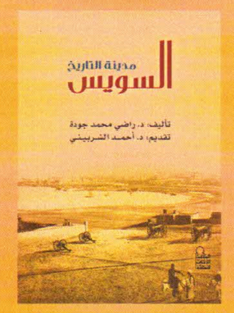
السويس

مدينة التاريخ

تأليف: د. راضي محمد جودة

تقديم: د. أحمد الشربيني





السويس
مدينة التاريخ

د. راضي محمد جودة

تعد مدينة السويس واحدة من المدن القديمة الحديثة التي شهدت عصر الرأسمالية الأوربية بمرحلتيه التجارية والصناعية، وتأثرت بالعصرين سلبًا وإيجابًا؛ حيث أصيبت المدنية وحركتها التجارية بكبوة مع نجاح الرأسمالية التجارية الأوربية فى اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح، وانتهاء أزهى عصورها التجارية فى العصر المملوكى.

لقد استعادت السويس مكانتها بعد طول انتظار مع مطلع القرن التاسع عشر، مع طرح مشروع لشق قناة تربط البحر الأحمر بالبحر المتوسط في فترة الحملة الفرنسية، ونجاح محمد على باشا فى إعادة الحياة إلى طريق التجارة بين الشرق والغرب عبر الأراضى المصرية، حتى إن سفن شركة الهند الشرقية الإنجليزية بدأت فى تنظيم رحلات بين الهند والسويس لنقل السلع والمسافرين بين منطقة المحيط الهندي وأوربا عبر الأراضى المصرية، لاسيما بعد أن وفّر محمد علي باشا الحماية على الطريق الصحراوي الذي كان يربط السويس بالقاهرة.

المجلس الأعلى للثقافة

الغلاف: عبد العزيز السماحي

السويس..

مدينة التاريخ

المجلس الأعلى للثقافة

بطاقة الفهرسة
إعداد الهيئة العامة لدار الكتب والوثائق القومية
إدارة الشئون الفنية

جودة ، راضى محمد
السويس مدينة التاريخ (دراسة اقتصادية واجتماعية وإستراتيجية وإدارية للمدينة فى عصر محمد على) تأليف: راضى محمود جودة، تقديم: أحمد الشربينى.
القاهرة : المجلس الأعلى للثقافة، ط ١ ، ٢٠١٦
٣٠٤ ص، ٢٤ سم
١ـ السويس ـ تاريخ.
٢ـ مصر ـ تاريخ ـ العصر الحديث ـ عصر محمد على (١٨٠٥ـ١٨٤٩)
٣ـ السويس ـ الأحوال الاقتصادية
٤ـ السويس ـ الأحوال الاجتماعية
(أ) العنوان ٩٦٢,٠٦٣

رقم الإيداع :٤٥٤٥ / ٢٠١٣
الترقيم الدولى: 0 - 243 - 718 -977 - 978
طبع بالهيئة العامة لشئون المطابع الأميرية

شارع الجبلاية بالأوبرا - الجزيرة - القاهرة ت: ٢٧٣٥٢٣٩٦ فاكس: ٢٧٣٥٨٠٨٤
EL Gabalaya st. Opera House, El Gezira, Cairo
TEL: 27352396 Fax: 27358084
www.scc.gov.eg

السويس..
مدينة التاريخ

(دراسة اقتصادية واجتماعية واستراتيجية وإدارية للمدينة في عصر محمد على)

تأليف: د.راضي محمد جودة
تقديم: أ.د أحمد الشربيني



٢٠١٦

الفهــرس

إهـــداء

إلى ذكرى والديَّ . . .

أهدي عملي هذا . . .

بِرًّا . . ووفاءً . . وعرفانًا . . .

داعيًا الله سبحانه وتعالى أن يتغمدهما بواسع رحمته.

تقديم

أقدم للقارئ الكريم دراسة عن تاريخ المدن المصرية في العصر الحديث، كانت أساسًا أطروحة للماجستير، وأهمية هذه الدراسة وغيرها من الدراسات التي تجري عن تاريخ المدن تساعد على رصد التحول الاقتصادي والاجتماعي الذي أصاب المجتمع فى العصر الحديث، الذى يعد بحق عصر تاريخ المدن.

فإذا جاز لنا الربط بين ظهور الرأسمالية، وبداية العصر الحديث، نستطيع التأكيد على أن العصر الحديث هو عصر المدن؛ لأن طبقة البرجوازية الأوروبية - التي أنهت الحقبة الوسطى في تاريخ المجتمع الأوروبي وقادته إلي العصر الحديث - هي بالأساس بنت المدينة الأوروبية، وهي الطبقة التي قادت من تلك المدينة المجتمع الأوروبي لتكوين الدولة القومية الحديثة، وعندما دفعت تلك الطبقة أوروبا للخروج في حركة للكشوف الجغرافية بحثًا عن طرق غير تقليدية تربطها بمناطق الثروات بالمياه الشرقية، ونجاحها في تأمين هذه الطرق، واكتشاف العالم الجديد، والنجاح في ربطها بأوروبا بطرق غير تقليدية عبر المحيط الأطلنطى، ظهرت صحوة

في إنشاء الموانئ، التي قامت حولها المدن الساحلية، بعد أن انتقلت إليها التجارة من داخل اليابسة، وعندما تقدمت الرأسمالية الصناعية على الرأسمالية التجارية مع منتصف القرن الثامن عشر، تواصل ظهور المدن، حتى إن القرن التاسع عشر شهد ظهور كم من الموانئ والمدن تجاوز ما شهدته الخليقة فى قرون؛ لهذا يعد العصر الحديث بحق عصر المدن بامتياز.

ومدينة السويس واحدة من المدن القديمة الحديثة التي شهدت عصر الرأسمالية الأوروبية بمرحلتيه التجارية والصناعية، وتأثرت بالعصرين سلبًا وإيجابًا؛ حيث أصيبت المدنية وحركتها التجارية بكبوة مع نجاح الرأسمالية التجارية الأوروبية فى اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح، وانتهاء أزهى عصورها التجارية فى العصر المملوكى، عندما كانت معظم الحركة التجارية بين الشرق والغرب تمر عبر السويس والأراضى المصرية مع ازدياد تهديد المغول لطريق الحرير.

ثم استعادت السويس مكانتها بعد طول انتظار – مع مطلع القرن التاسع عشر – ومع طرح مشروع لشق قناة تربط البحر الأحمر بالبحر المتوسط في فترة الحملة الفرنسية، ونجاح محمد على باشا فى إعادة الحياة إلى طريق التجارة بين الشرق والغرب عبر الأراضى المصرية، حتى إن سفن شركة الهند الشرقية الإنجليزية بدأت فى تنظيم رحلات بين الهند والسويس لنقل السلع والمسافرين بين منطقة المحيط الهندي وأوروبا عبر

الأراضى المصرية، لا سيما بعد أن وَفَّرَ محمد علي باشا الحمايــة علــى الطريق الصحراوي الذي كان يربط السويس بالقاهرة.

وجاء تنفيذ مشروع قناة السويس؛ ليعيد للمدينة أهميتها ومكانتها فــي حركة التجارة العالمية، وتصبح بحق واحدة من أهم بوابات مصر الــشرقية. وأزعم أن مدنية بهذا العمق التاريخي الاستراتيجي لا تحتاج إلى دراسة كهذه فحسب، بل تحتاج إلى دراسات عديدة.

أ.د/ أحمد الشربينى

مقدمة

اهتمت الدراسات التاريخية في الآونة الأخيرة بدراسة المدن المصرية خلال القرن التاسع عشر، وقد حظيت مدينة السويس بجانب من تلك الدراسات؛ إلا أنها ركزت على دراستها في النصف الثاني من القرن التاسع عشر وبدايات القرن العشرين، والحقيقة أن مدينة السويس في النصف الأول من القرن التاسع عشر قد مرت بمرحلة مهمة من تاريخها، ومن ثم مثلت تلك الفترة بُعدًا غائبًا في هذه الدراسات، الأمر الذي دعانا إلى التركيز على تلك الفترة في هذه الدراسة، خاصة وأن مدينة السويس لها من الثقل الجغرافي والاستراتيجي ما يؤهلها لأن تلعب دورًا مهمًا في تاريخ مصر الاقتصادي والحربي خلال تلك الفترة.

وتكمن أهمية هذا البحث في أنه يعالج – بالدارسة والتحليل – مدينة السويس في النصف الأول من القرن التاسع عشر (١٨٠٥-١٨٤٨)، وهي فترة زمنية من أخصب فترات تاريخها الحديث، خاصة بعد اعتلاء محمد علي حكمَ مصر والذي أحدث بدوره الكثيرَ من التحديث والتجديد في البلاد، ومن بينها السويس، إذ جعلها عام ١٨١٠ محافظة ضمن التنظيمات الإدارية التي أجراها في بداية حكمه.

وسوف نحاول في هذه الدراسة طرح عدة تساؤلات حول موقع السويس في قائمة أولويات محمد علي، ومدى حرصه على تطويرها، ومدى

وعيه بحركة التجارة العالمية في ذلك الوقت، وكذلك اهتمت الدراسة بمحاولة الإجابة عن تساؤل مهم حول مدى التنوع الاقتصادي في مدينة السويس، وما إذا كانت مجرد نقطة تجمع للحجاج والتجار فقط، أم أنها كانت مدينة متكاملة الأركان، متعددة الأنشطة الاقتصادية.

ويواجه الباحث في تاريخ السويس - في النصف الأول من القرن التاسع عشر - صعوبات عديدة، ربما كانت السببَ في تجاهل الباحثين لتلك الفترة التاريخية المهمة في تاريخها، ومن هذه الصعوبات فقدانُ بعض المجموعات الأرشيفية الخاصة بالسويس، الأمر الذي أفقد البحث الكثير من التفصيلات، ومن هذه المجموعات المفقودة: سجلات تعداد النفوس، وسجلات محكمة السويس عدا سجلاً واحدًا؛ ومما زاد الأمر صعوبة أن مجموعة سجلات الصادر والوارد الخاصة بمحافظة السويس غير كاملة، فأقدم سجلات هذه المجموعة يبدأ بعام ١٢٦٠هـ/١٨٤٤م؛ على الرغم من أن المحافظة قد أنشئت في عام ١٨١٠.

ولكن هذا النقص كان دافعًا لنا للبحث عن مصادر متنوعة أخرى، تمثلت فيما حوَته دار الوثائق القومية من سجلات ومحافظ، ولعل أهمها سجلات جمارك السويس، وكذلك سجلات إيرادات ومصروفات الحكومة المصرية - وربما أكون أول من اعتمد عليها - التي تغطي الفترة من ١٨٠٥ إلى عام ١٨٣٦، في واحدٍ وعشرين سجلاً؛ إلا أن البيانات الواردة في تلك السجلات بها بعض الأخطاء الحسابية التي تداركناها بمراجعة الجمع، وهناك أيضًا سجلات استحقاقات مأمورية السويس، كما استفادت الدراسة من سجلات المعية السنية والديوان الخديوي وسجلات جمعية

الحقانية وسجلات ديوان المالية، هذا بالإضافة إلى محافظ الأبحاث ومحافظ الوقائع المصرية ومحافظ بحر برا ومحافظ المعية السنية ومحافظ الديوان الخديوي وغيرها.

كما اعتمدت الدراسة على الوثائق البريطانية والفرنسية والأمريكية الموجودة بدار الوثائق القومية، وقد أُثبتها في نهاية هذه الدارسة، واعتمدت هذه الدراسة أيضًا على العديد من الرسائل العلمية والمصادر والمراجع والدوريات التي لها صلة وثيقة بموضوع الدراسة.

وعلى هذا فقد قسمت هذه الدراسة إلى تمهيد وأربعة فصول، بالإضافة إلى المقدمة والخاتمة والملاحق.

وقد تناول **التمهيد** تعريف كلمة مدينة والمقصود بها، وتطور أسماء مدينة السويس تاريخيًا وأصل تسميتها ونشأتها.

ثم اختص **الفصل الأول "الموقع والعمران"** بشرح موقع المدينة وأهميته الدينية والحربية والتجارية، وكذلك شرح الامتداد العمراني للمدينة وأنواع منشآتها وعمائرها من قصور ومنازل ومساجد وكنائس وأديرة وغيرها.

أما **الفصل الثاني "اقتصاديات السويس وآثارها الاجتماعية"** فإنه يعرض للجوانب المختلفة لاقتصاد المحافظة من صناعة وطوائف الحرف والتجارة والسياحة والتعدين، وكذلك أثر تلك الأنشطة على الوضع الاجتماعي لسكان المحافظة.

بينما تناول **الفصل الثالث "السويس والمشروعات الاستراتيجية"** أهم المشروعات الكبرى التي لها صلة بالمدينة كقناة السويس والطريق البري وخط السكة الحديد.

ثم عرض **الفصل الرابع "إدارة السويس"** جوانب النظام الإداري في المحافظة، بداية من المحافظ ومساعديه، ومرورًا بالنظام المالي والجمركي والنظام القضائي وانتهاءً بالإدارة الصحية والحجر الصحي "الكورنتينة".

أما **الخاتمة** فقد انتهيت فيها إلى أهم النتائج التي توصلت إليها هذه الدراسة.

وفي سبيل تناول تلك الموضوعات فقد استلزم استخدام المنهج التاريخي التحليلي ومنهج دراسة المدن، كما لجأنا في بعض الأحيان إلى المنهج الإحصائي من خلال عمل بعض الجداول والإحصائيات كلما دعت الضرورة إلى ذلك.

وأخيرًا، فما كان من توفيق؛ فالفضل لله ثم لأساتذتي ولكل من قدم لي يد العون، وإن كان من نقص فمني، والخير أردت، والكمال لله وحده.

والله والوطن العزيز من وراء القصد،،،،

راضي محمد جودة

تمهيد

ترتبط المدن بحياة وحضارة مجتمعاتها بدرجة كبيرة، فالمدن تاريخيًا هي التي أفرزت حضارات العالم، وما زالت مراكزها حتى اليوم، والأصل اللغوي لكلمة حضارة مشتق من الكلمة اللاتينية Civitas التي تعني المدينة عند الرومان [١] وتعتبر المدينة تاريخيًا البوتقة التي اختلطت وذابت بداخلها الأجناس والشعوب والثقافات[٢].

ولقد بذلت عدة محاولات لتعريف المدينة بالاعتماد على مناهج عدة:[٣] ومع ذلك فإن أيًا منها لم يعطها التعريف المقنع، فالبعض استخدم المنهج الإحصائي، فرأي أنها عبارة عن تجمعات سكانية تعيش – وبأعداد كبيرة – في مكان ما، بعكس التجمعات الريفية التي تتكون من جماعات من الأسر المبعثرة، ولقد وضع مكتب الإحصاء الأمريكي رقمًا سكانيًا معينًا إذا تاوفر في مكان ما أطلق عليه مدينة، وإذا لم يتوافر فهو قرية؛ إلا أن هذا الرقم يختلف من دولة لأخرى[٤].

واستخدم البعض التعريف التاريخي، فالمدن التاريخية التي تدهورت تظل تحتفظ بحقوقها وبآثارها وقلاعها التي قد تكون أبلغ من الإحصاء، ومع هذا فإن التعريف التاريخي يعتبر تعريفًا شكليًا غير موضوعي؛ لأن هناك مدنًا ضخمة بلا تاريخ، كالمدن الشيطانية

الأمريكية مثلا [٥]؛ إلا أن هذا التعريف التاريخي يعطى عنصرًا للتقييم، ويتميز بأنه يرجع إلى مرحلة من المراحل الإنسانية التي كان التمايز بين القرية والمدينة فيها واضحًا[٦].

وهناك من يعرف المدينة بتكوينها أولاً، وبأنها عبارة عن تجمع للسكان حول نواة واضحة، ثم بمظهرها ثانيًا، وهذا التعريف يعتمد كثيرًا على مسألة المظهر الخارجي للمدينة، لكنه لم يعطنا فكرة واضحةً عن أهمية التجمع البشري في داخل المدينة، والذي يعتبر عنصرًا أساسيًا في المشكلة[٧].

ويرى آخرون أن المدن هي المناطق التي بها تنظيمات سياسية تمكن سكانها من أن يعملوا جميعًا فيها بسلطة القانون، فالمدن يوجد بها: حكومات محلية منتخبة ومجالس تشريعية ومحاكم ومكاتب عامة تقدم لسكانها خدمات محلية، كما يوجد بها حكومات وسلطات تتعهد بتنفيذ دساتير محلية مخولة من قبل الحكومة المركزية، تختص بالأعمال الإدارية والتنفيذية[٨].

كذلك هناك من ذهب إلى أن المدينة بناءً أعد إعدادًا خاصًا لحفظ ونقل أدوات المدنية على نحو يهيئ أقصى قدر من وجوه التيسير في أقل حيز مستطاع، مع أن تكوينها قابل للاتساع، بحيث تستطيع احتواء الحاجات المتغيرة والأوضاع المتزايدة التعقيد لمجتمع في دور النمو؛ وذلك جنبًا إلى جنب مع ما يتراكم في المجتمع من تراث اجتماعي[٩].

ومن هذا العرض يمكن أن نستخلص تعريفًا إجرائيًا للمدينة، بأن المدينة عبارة عن منطقة جغرافية ذات كثافة عالية يسود فيها

النشاط التجاري والصناعي والحرفي، ويظهر بين أفرادها تقسيم العمل، كما تتميز بوجود التنظيمات السياسية والاجتماعية والاقتصادية التي تتولى مهمة تنظيم الحياة بها(١٠).

من الواضح إذاً أن المدينة تتحدى التعريف الجامع المانع، وأن المدينة المطلقة المثالية هي افتراض علمي، باعتبار أنه ليست هناك مدينة مطلقة أو قرية مطلقة(١١).

اسم السويس تاريخياً

إن مدينة السويس لها تاريخ عريق، بدأ مع العصر الفرعوني، فقد كانت في عهد الأسرتين الخامسة والسادسة من الدول القديمة (٢٥٦٣ ق.م) تسمى (سيكوت) - عند تل المسخوطة حاليًا على بعد ١٧ كم من الإسماعيلية -(١٢) وأصبحت الثغر والمخزن التجاري بالإضافة إلى كونها سور مصر الشرقي(١٣).

وعندما أصبحت عاصمة للإقليم الثامن من أقاليم الوجه البحري، إبان حكم الأسرتين التاسعة عشرة والثانية والعشرين، أطلق عليها اسم (بيثوم)، وكان موقعها في تلك الفترة قرب "تل رطابة" بجوار القصاصين "محافظة الشرقية حاليًا"(١٤).

وفي العصر البطلمي عرفت بـ أرسينوي (Arsione)، وهي المدينة التي أنشأها بطليموس الثاني إجلالاً لأخته وزوجته أرسينوى الثانية التي قامت بدور كبير في توجيه سياسة الدولة، وربما كانت أرسينوي تقع حيث توجد في الوقت الحاضر قرية عجرود الواقعة شمالي السويس ببضع كيلومترات.

وفى أواخر عصر البطالمة أطلق على هذه المدينة كليوبترا نسبة إلى الملكة المشهورة التي كانت آخر من حكم مصر من أسرة البطالمة (٥١-٣٠ ق.م)، ولكن التسمية الجديدة لم تلبث أن زالت واستعادت المدينة اسمها القديم[١٥].

وفى العصر الروماني أطلق عليها اسم (هيرو – أون) ومعناها مدينة الأبطال[١٦]، وفى فترة لاحقة من ذلك العصر أطلق عليها (كلسْيما) أو (كليزما) أو (قلزوما)، وجاء العرب وحرفوه إلى القُلزم[١٧]، واتضح من النصوص الرومانية أن قلزوما تمتعت في العصر الروماني بالأهمية التي تمتعت بها أرسينوي في العصر اليوناني، ووردت أول إشارة إليها حوالي عام ١٧٠ ميلادية[١٨].

وفى أوائل العصر المسيحي كانت مدينة القُلزم تقع على التل الموجود شمالي مدينة السويس الحالية بالقرب من شاطئ البحر، وقد اشتهرت بأنها نقطة عسكرية مهمة، كما كانت تضم قلعة القُلزم المنيعة[١٩].

وفى القرن التاسع الميلادي أصدر خمارويه بن أحمد بن طولون (٨٨٤-٨٩٥م) أمره بإلغاء الأسماء القديمة، وأطلق اسم السويس على القلزم[٢٠].

وفي القرن العاشر الميلادي أنشأ الفاطميون قرية صغيرة جنوبي مدينة القلزم أطلق عليها السويس[٢١].

وما إن جاء القرن الثالث عشر الميلادي، كانت قرية السويس قد طغت على مدينة القُلزم، وحلت محلها على شاطئ خليج السويس عند آخر نقطة وصل إليها البحر في انحساره[٢٢]، وأطلق اسمها على الخليج الذي تقع على طرفه، وأيًا ما كان اسم المدينة، فهي ميناء مصر على الطرف الشمالي لخليج السويس، وكان تتويج ذلك كله إطلاق اسم السويس على القناة التي حفرت لتصل البحرين المتوسط والأحمر.

أصل التسمية

اختلفت الاجتهادات حول أصل تسمية المدينة بـ "السويس"، منها ما ذكره "النابلسي"؛ عندما ذهب إلى أنها سميت بالسويس لظهور السوس فيها فيقول:

بت في سبخة السويس على لا ... ماء غير السراب يغري جليسي
سوَّس الخب فيه للناس حُزنًا ... فلهذا يدعونه بالسويس.[٢٣]

وهناك رأى آخر يقول: إن اسم المدينة مشتق من اسم ملك مصر إبان حكم الأسرتين ١٩، ٢٢ الذي كان يدعى "يو-سوتيس" أو "يو – سفاليس"، والذي كان قد اتخذها قاعدة لعملياته الحربية لتأمين مناجم سيناء، وردع الغزاة، وترك اسمه على سبيل التذكار التاريخي[٢٤].

أما الرأي الثالث، فيذكر أن التجار الأجانب كانوا يسمون واحة الغب[٢٥] Oasis فحرفه العرب إلى Soueys تشبيها لها بواحه الغب أو Oasis التي كانت تأتي منها المياه أصلاً[٢٦].

وهناك من أرجع التسمية إلى عبارة رددها عبد الله الغريب القائد الفاطمي المغربي الذي جاء لصد القرامطة عن البلاد وفتح طريق الحج، عندما نادى على جنوده "قفوا سواسية ترهبون أعداء الله"(٢٧) وإنني أرجح هذا الرأي.

نشأة السويس وتطورها

تختلف نشأة السويس عن مدن القناة الأخرى (بورسعيد والإسماعيلية)؛ فإذا كانت نشأة بورسعيد والإسماعيلية قد جاءت مرتبطة بحفر قناة السويس في النصف الثاني من القرن التاسع عشر، فإن نشأة السويس ترجع إلى عصور سحيقة، فقد نشأت في بيئة قاحلة، عند نقطة التقاء اليابس بالماء على رأس خليج السويس كغيرها من المدن التي سبقتها إلى الوجود في ذلك الموقع الجغرافي الممتاز(٢٨) فقد ذكر "محمد رمزي" أنه في القرن العاشر الميلادي أنشأ الفاطميون قرية صغيرة جنوبي مدينة القُلزم أطلق عليها السويس، وما لبثت أن توسعت، حتى شملت القُلزم، وأصبحت ميناء مصر على البحر الأحمر(٢٩)، وخاصةً بعد أن خربت القُلزم في القرن الحادي عشر الميلادي وأنشأ التجار مراكزًا لهم في السويس – حيث الماء متوافر – وبذلك حل اسم السويس محل القُلزم في المعاملات التجارية وغير التجارية(٣٠).

ويذهب البعض إلى أن السويس نشأت نشأة صناعية، فهي بذلك تمثل الصراع بين العوامل الطبيعية والبشرية؛ لأنها لم تنشأ بفعل عوامل البيئة الطبيعية، كما نشأت غيرُها من المدن المصرية

في البيئة الزراعية الخصبة، التي كونها نهر النيل مثلاً، وإنما نشأت بفعل العوامل البشرية، على الرغم من قسوة البيئة المحيطة بها، وكذلك تطورت نتيجة لنفس العوامل، فقد كانت حياتها نتيجة الصراع الدائم بين عامل البيئة الطبيعية القاحلة التي تحيط بها، وبين موقعها الجغرافي، الذي هيأ لها الصلات التجارية العالمية(٣١).

ورغم ذلك لم يستطع "علي مبارك" في موسوعته الشهيرة "الخطط التوفيقية" أن يذكر تاريخاً محدداً لظهور مدينة السويس على خريطة مصر فيما جاء في قوله "**إن مدينة القُلزم قد خربت ويعرف الآن موضعها بالسويس**"(٣٢) على خلاف الوضع بالنسبة لشقيقتهما الصغيرتين (بورسعيد والإسماعيلية) اللتين نعلم تاريخ ميلادهما بالعام والشهر بل واليوم.

وإن السويس كانت تضم رقعة من الأراضي تمتد فوق ١٧٠٠ متر طولاً و٥٠٠ متر عرضًا فوق لسان البحر أو شبه جزيرة تقع بين البحر وقمة الخليج الضحلة(٣٣).

ونشأة السويس الحالية مرت بثلاث مراحل: أولها يعود إلى ما قبل الحروب الصليبية؛ حيث كان يوجد في جنوب مدينة القلزم الواقعة عند رأس خليج السويس محلة صغيرة وجدت في مكان السويس الحالية منذ أوائل العصر المسيحي، وهذه المحلة أخذت تزدهر كلما ازداد الاهتمام بالقُلزم؛ لتصبح فيما بعد النواة لمدينة السويس، وكانت تسمى باسم القُلزم، وهذا يعني أنه كانت هناك مدينتان باسم القُلزم إحداهما في الشمال والأخرى في الجنوب، وقد ازدهرت المدينتان في العصور الأولى لحكم العرب لمصر، ثم خربتا

بعد ردم قناة أمير المؤمنين في القرن الثامن الميلادي، وأصبح اعتمادهما على مياه الآبار وكان قاصدهما يسميهما السويس، ولما ردمت القناة أخذت بوادر الانهيار تبدو واضحة في القُلزم الشمالية وامتازت عليها القُلزم الجنوبية لقربها من المياه العميقة في البحر الأحمر، وبذلك فبردم قناة أمير المؤمنين انعدم السبب الذي تنجذب به القلزم الشمالية نحو الشمال وانقطعت صلاتها بالنيل وأخذت تنكمش.

وبنشوب الحروب الصليبية بدأت المرحلة الثانية لنشأة السويس، فقد أدت الحروب الصليبية إلى تهديد طريق التجارة والحج عبر القُلزم، وانتقالها إلى ميناء عيذاب، عندئذ اختفت أهمية القُلزم الشمالية تمامًا، وورثت أختها الجنوبية مكانتها باعتبارها الأقرب منها إلى البحر المفتوح وموارد المياه العذبة الآتية من آبار سهل الغب في الجنوب.

أما المرحلة الثالثة: فبدأت حينما انتهت الحروب الصليبية في القرن الثالث عشر الميلادي، وعودة التجارة والحج إلى المرور برأس الخليج بشكل ساعد على ازدهار السويس، ومنذ ذلك الحين أصبحت السويس ميناء مصر على البحر الأحمر، ولكن الظروف الخارجية والتنافس بين الدول على التجارة لم يلبث أن أدى إلى تدهور السويس الناشئة، فبدأت مرحلة جديدة من حياتها، حينما اكتشف طريق رأس الرجاء الصالح في أواخر القرن الخامس عشر الميلادي، وكادت أن تلقى نفس المصير الذي لاقته القُلزم من قبل لولا أن استعاد الطريق البري نشاطه في عصر محمد علي.[٣٤]

على أية حال قامت السويس مقام القُلزم، وظل اسمها يطلق للإشارة إلى خليج السويس فقط؛ حتى إن الجبرتي ذكر في حوادث ١٨٠٦ أنه "ارتحلت القافلة وصبحتها الكسوة والمحمل[٣٥] أواخر النهار من ناحية قايتباي بالصحراء، وذهبوا إلى جهة السويس؛ ليسافروا من القُلزم"[٣٦] وفي حوادث ١٨٠٧ ذكر "وصلت القافلة والحجاج من ناحية القُلزم على مرسى السويس"[٣٧].

هوامش التمهيد

(١) ناجي أحمد هلال: مشكلات النمو الحضري في المدينة المصرية، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة الزقازيق، ١٩٨٥، ص ١١.

(٢) إبراهيم خليفة: علم الاجتماع والمدينة، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، ١٩٨٣، ص٦.

(٣) جمال حمدان: جغرافية المدن، ط٢، عالم الكتب، القاهرة، ١٩٧٢، ص ٥.

(٤) ناجي أحمد هلال: المرجع السابق، ص ص ١١، ١٢.

(٥) جمال حمدان: المرجع السابق، ص ٩.

(٦) زين العابدين شمس الدين نجم: بورسعيد تاريخها وتطورها منذ نشأتها (١٨٥٩-١٨٨٢)، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٨٧، ص ٥.

(٧) عطيات عبد القادر حمدي: جغرافية العمران، دار المعارف، القاهرة، ١٩٦٤، ص ٢٨.

(٨) ناجي أحمد هلال: المرجع السابق، ص ١٥.

(٩) لويس ممفورد: المدينة على مر العصور، أصلها وتطورها ومستقبلها، ترجمة وتقديم وتعليق إبراهيم نصحي، جـ٢، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، ١٩٦٤، ص ص ٤٣، ٤٥، وكذلك زين العابدين: المرجع السابق، ص ٦.

(١٠) ناجي أحمد هلال: المرجع السابق، ص ١٥.

(١١) جمال حمدان: المرجع السابق، ص ١٤.

(١٢) سيد حفني، وآخر: السويس قلعة وتاريخ، دار نوبار للطباعة،١٩٨٧، ص١٤.

(١٣) محمد السيد غلاب: منطقة السويس الجغرافية خلال التاريخ، دراسة ضمن كتاب بلادنا السويس، الدار المصرية للتأليف والترجمة، القاهرة، ١٩٦٦، ص ٣٢.

(١٤) سيد حفنى وآخر: المرجع السابق، ص ٤.

(١٥) إبراهيم نصحى: السويس في العصور القديمة حتى الفتح العربي، دراسة ضمن كتاب بلادنا السويس، المرجع السابق، ص ص ٥٣، ٥٤.

(١٦) فؤاد فرج: المدن المصرية وتطورها مع العصور، المجلد الثاني، مطبعة المعارف، القاهرة، د.ت، ص ٣٣٩.

(١٧) القلزم: مدينة في الطرف الشمالي لبحر اليمن بأرض مصر وإليها ينسب بحر القلزم (البحر الأحمر). محمد رمزي: القاموس الجغرافي للبلاد المصرية، القسم الأول، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة ١٩٩٤، ص ٩٩.

(١٨) إبراهيم نصحي: المرجع السابق، ص ٥٤.

(١٩) محمد صبحى عبد الحكيم: مدينة السويس وأثر قناة السويس على تطورها، دراسة ضمن كتاب بلادنا السويس، المرجع السابق، ص ٢٢٢.

(٢٠) سيد حفني، وآخر: المرجع السابق، ص ١٤.

(٢١) محمد رمزى: القاموس الجغرافي، القسم الثاني، جـ٢، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٩٤، ص٧.

(٢٢) فؤاد فرج: المرجع السابق، ص ٣٤٢.

(٢٣) عبد الغنى إسماعيل النابلسي: الحقيقة والمجاز في الرحلة إلى مصر والشام والحجاز، تقديم وإعداد أحمد عبد المجيد هريدي، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٨٦، ص ٢٩٨.

(٢٤) سيد حفنى وآخر: المرجع السابق، ص ١٤.

(٢٥) الغُب: ماء مد البحر الطاغي على الشاطئ والجمع أغباب وغُبوب، انظر: مجمع اللغة العربية، المعجم الوسيط، جـ ٢، ط٣، القاهرة، ١٩٨٥، ص٦٦٦.

(٢٦) عطيات عبد القادر حمدى: المرجع السابق، ص٢٣٤.

(٢٧) وفاء عبد المتجلى: مدن القناة في ظل الاحتلال البريطاني، ١٨٨٢-١٩١٤، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية البنات، جامعة عين شمس، ١٩٩٨، ص ١٥.

(٢٨) عطيات عبد القادر حمدي: المرجع السابق، ض ٢٣١.

(٢٩) محمد رمزى: المرجع السابق، ص ٧.

(٣٠) سعيد عبد الفتاح عاشور: مدينة السويس ومنطقتها منذ الفتح العربي إلى بداية العصر الحديث، دراسة ضمن كتاب بلادنا السويس، المرجع السابق، ص ٦٨.

(٣١) عطيات عبد القادر حمدي: المرجع السابق، ص ٢٣١.

(٣٢) على مبارك: الخطط التوفيقية، الجزء الثاني عشر، ط١، القاهرة، ١٠٣٥هـ، ص ٦٩.

(٣٣) محمد السيد غلاب: المرجع السابق، ص ٣٣.

(٣٤) عطيات عبد القادر حمدي: المرجع السابق، ص ص ٢٣٣، ٢٣٦.

(٣٥) المحمل: يطلق المحمل على الجمل أو الجمال الذي يحمل الهدايا العينية والنقدية إلى الكعبة المشرفة وبذلك يعتبر الصورة الرمزية لكل ما يرسل إلى الحرمين الشريفين. والمحمل عبارة عن إطار مربع من الخشب هرمي القمة له ستر من الديباج عليه كتابات مطرزة على أرضية من الحرير الأخضر أو الأحمر. انظر راضي محمد جودة: الملحق الشهري العربي لجريدة أريف، عدد رقم ٨ (٩٢) السنة الثامنة، أغسطس ٢٠٠٥، ص١٣.

(٣٦) عبد الرحمن الجبرتي: عجائب الآثار في التراجم والأخبار، تحقيق عبد الرحيم عبد الرحمن عبد الرحيم، جـ٦، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ٢٠٠٣، ص.ص٥٥٧، ٥٥٨.

(٣٧) نفسه، جـ ٧، ص ٩٩.

الفصل الأول

الموقع والعمران

الفصل الأول

الموقع والعمران

الموقع وأهميته

يَعتَبِرُ الجغرافيون الموقع (Situation) أحدَ أهم العناصر الجغرافية للمدن؛ لأنه يحمل مغزى ودلالة بشرية أو مدنية واضحة، قد تعني الحياة أو الموت بالنسبة للمدينة، والمواقع تظهر في الطبيعة نتيجة لاختلاف سطح الأرض اختلافًا شديدًا أي نتيجة للتباين الأرضي، الذي من شأنه أن يخلق مكانية شديدة التفاوت، وكان على الإنسان أن ينتخب منها الأمثل والأنسب لأغراضه المدنية[١].

وتقع السويس على الجانب الغربي للخليج، في موضع كان يسمى باسمها "خليج السويس" الذى جعلها بمثابة مدخل إلى إفريقيا عبر البحرِ الأحمر وإلى آسيا عبر صحراء سيناء وإلى الوادي عبر صحراء السويس[٢].

وتقع فلكيًا عند التقاء خط طول ١٥, ٣٠ شرقًا مع دائرة عرض ٥٩,٢٩ شمالاً[٣]، ولميناء السويس أهمية كبيرة؛ حيث إنه يلي ميناء الإسكندرية في الأهمية، بل ربما يتفوق عليه في بعض المزايا الجغرافية، فهو أقرب إلى القاهرة وإلي أسواق آسيا[٤].

بهذا الموقع الجغرافي أصبح لها أهميـــة تجاريـــة ودينيـــة وحربيـــة وسوف نتعرض لكل منها على حدة فيما يأتي:

الأهمية التجارية[٥]

اكتسب موقع السويس أهميـــة تجاريـــة كبـــرى فـــي عهـــد محمـــد علي لِمَا لعبه البحـــر الأحمـــر مـــن دور خطيـــر كطريـــق ملاحـــى بـــين الشرق والغرب، خاصة بعـــد اكتـــشاف البخـــار واســـتخدامه فـــي الـــسفن التي تمخر هذا البحر[٦]، هذا إلى جانـــب ازديـــاد قيمـــة الـــصادرات مـــن بريطانيا إلـــى الهنـــد، وارتفـــاع عـــدد المـــسافرين البريطـــانيين بطريـــق مـــصر، بعـــد أن اهتمـــت الحكومـــة المـــصرية بتـــأمين وســـائل النقـــل والاتصال بين السويس والبحـــر المتوســـط[٧]، فمهـــدت الطريـــق البـــري بين السويس والقاهرة[٨]، وأمنت الملاحـــة فـــي البحـــر الأحمـــر، وقـــضت على عمليات القرصنة فيه، وضيقت الخنـــاق علـــى العربـــان والعـــصابات في الطريق البـــري ومـــن ثـــم أدخـــل محمـــد علـــى الأمـــن والطمأنينـــة للتجارة[٩]، وغدا الخط الملاحي بين الهند والـــسويس مـــن أهـــم الخطـــوط الملاحية بين الشرق والغـــرب، ممـــا أدى إلـــى تـــردد بعـــض الإنجليـــز عليها لمباشرة أعمالهم التجارية، وأصبحت العربـــات تـــسير فـــي الطريـــق البري بين السويس والقاهرة في أمان[١٠].

وقد عمدت الحكومة المصرية إلـــى إنـــشاء خـــط للتلغـــراف بـــين السويس والقاهرة في ســـنة ١٨٤٠م، بـــشكل مَكَّـــنَ المـــسافرين أن يبقـــوا في القاهرة حتى تصل البرقية التلغرافيـــة التـــي تفيـــد اســـتعداد بـــواخرهم للرحيل من السويس؛ فيبدؤون رحلـــتهم الـــصحراوية، وقـــد فكـــر محمـــد

على أيضًا في مد خط سكة حديدي من الإسكندرية إلى القاهرة ومن القاهرة إلى السويس، فيُيَسِّر بذلك رحلة التجارة عبر مصر ويشجع على السفر ونقل المتاجر، كما يوفر لمصر دخلاً كبيرًا.[١١]

وعلى أية حال، فإن هذا لم يتم في عهد محمد علي – كما سنرى- هذا وقد أشاد الرحالة الأجانب الذين مروا بهذه المدينة أمثال كادلفين "Cadalvene" بموقع هذه المدينة التجارية[١٢] وبهذا ازدادت أهميتها كمركز للسلع الواردة من شرق إفريقيا وشبه الجزيرة العربية والهند.

الأهمية الدينية

للسويس أهميةٌ دينية كبرى تعود إلى أيام دخول الإسلام مصر، فقد كانت السويس (القلزم) رباطًا[١٣] من أهم الأربطة في ديار الإسلام، وكان رباط القلزم منطقة جذب للمتطوعين من أهل التقوى والورع، الذين نذروا أنفسهم للدفاع عن الإسلام، وكان بعض المرابطين برباط القلزم يمكثون فيه بقيه عمرهم ويقضون وقتهم في التدريب العسكري والتعبد، كما كان بعضهم يحرص على التردد عليها في أسفاره للحج، ومن هؤلاء الشيخ أبو يوسف يعقوب بن محمد بن إبراهيم بن عباد القائد الفاطمي (الغريب)، الذي كان دائم السفر، وكون صداقات كثيرة في رباط القلزم[١٤].

وظلت السويس تشهد نشاطًا دينيًا موسميًا – حتى الآن – باعتبارها مركز انطلاق قافلة الحج المصري إلى الأراضي الحجازية فكان يخرج مع القافلة المحمل، ويضم الكسوة الشريفة والصرة، وهي

عبارة عن الخيرات المرصودة على الأماكن المقدسة وفقرائها، وكان يرأس القافلة أمير الحج، ويعاونه سردار[١٥] الحج[١٦] وكان منصب أمير الحج يُضفي على شاغله الكثير من مظاهر الأبهة والتشريف، وقد كان هذا المنصب ذا طابع حربي، فكان على أمير الحج المحافظة على القافلة بكل ما تحمل[١٧]، وكان أمير الحج يرسل ذخائره ومؤنه على ظهور الإبل من القاهرة إلى السويس، ومنها إلى جدة، كما كانت تبنى السفن التي تعمل في حمل غلال الحرمين بترسانة السويس[١٨]، ويذكر باتريك كامبل "Patrick Campbell" – القنصل العام لبريطانيا في مصر – في تقريره أن نفقات قوافل الحجاج وهبات مساجد مكة والمدينة قدرت بحوالي ١,٠٠٠,٠٠٠ قرش في عام ١٨٣٥م[١٩] وقد تقلد هذا المنصب عام ١٢٥٢هـ/ ١٨٣٦م الحاج حسين أغا[٢٠].

ومتى أتم أمير الحج استعداداته؛ خرج بموكب الحج الشريف من بركة الحج[٢١]، ثم يقطع الطريق الصحراوي إلى قرب السويس، في مكان يسمى درب الحج، وينتهي ذلك في صحراء السويس عند قلعة عجرود[٢٢] شمال السويس[٢٣]، وهى محطة يستريح فيها الحجاج والجمال، ويوزع فيها أمير الحج المأكولات والعليق للحيوانات، كما كان يُنْصَبُ فيها سنويًا – أثناء موسم الحج – سوقٌ كبير، يأتيه التجار من السويس ومن بلبيس والأماكن القريبة من عجرود [٢٤].

ويذكر "أمين سامي" أن المحمل كان يمر بمدينة السويس كلّ عام بصفة منتظمة[٢٥]، ولقد اعتنت الدولة بتأمين طريق الحج بالقلاع والحصون؛ لتصبح محطات لراحة قوافل الحجاج، ومراكز لتخزين المؤن والمياه التي تحتاجها تلك القوافل، وفى نفس الوقت اتخذت

كمراكز للحفاظ على الأمن وقمع غارات العــرب علــى قوافــل الحــج[٢٦] ونظرًا إلى أهمية موقع السويس، وكونهــا معبــرًا للحجــاج فــي طــريقهم إلى الأراضي المقدسة؛ فقد أقيمت فيها قلعــة مــسلحة اختــصت بحراســة الحدود، وتزويد قافلة الحجاج بكــل مــا تحتاجــه، وكــان عــدد الجنــود المرابطين بهذه القلعة حوالي ثلاثة وخمــسين رجــلاً وهــو عــدد مماثــل لرجال قلعة عجرود[٢٧] وقد قــام محمــد علــى بإصــلاحها وترميمهــا[٢٨] وإرسال النجارين إلى القلاع التــي فــي طريــق الحــج لتــرميم الــسواقي قبل وصول القافلة، وإرسال الــزاد للعــساكر والعلــف لركــائبهم[٢٩] وفــى عهد إبراهيم باشا رتب بالــسويس جميــع مــا يلــزم لحفــظ الثغــور مــن الطوابي والآلات والعــساكر، ومــا يلــزم لحفــظ الآبــار والعيــون التــي بطريق الحج[٣٠].

ويتضح من هذا العرض أن الــسويس كانــت مــن أهــم محطــات طريق الحج، بين مصر وشمال إفريقيــا والأراضــي الحجازيــة، والــدليل على ذلك أن قوافل الحجاج كانت تستريح فيهــا، وكانــت أكثــر ازدحامًــا بالناس من العاصمة نفسها في تلك الفترة[٣١].

وقد كان هناك نظامٌ دقيقٌ للحجاج، فــأولاً يتحقــق مــن الــراغبين فــي الحــج بــصفة عامــة وإعطــائهم تــذاكر – جــوازات – لتحقيــق شخصيتهم، مُبَيِّنًا فيهــا أوصــافهم ومــرافقيهم مــن أقــاربهم أو الأجانــب منهم، حتى إذا وفد الحجــاج إلــى الــسويس أو القــصير أو قنــا؛ كــان لا يسمح لهم بالسفر إلا بعد فحص محافظ الثغــر جــوازاتهم، وإذا وجــد مــا يخالف ما في الجواز أو ليس له جواز؛ يعــاد إلــى داخــل الــبلاد ثانيــةً، وأما إذا كان من الجند الهاربين فيــسلم إلــى ديــوان الجهاديــة[٣٢] ولعــل

من إيجابيات هذا النظام أن يعتاد الأشخاص العاديون على النظام، وغلق الطريق أمام الفارين من الجندية والمتسحبين بحجة أنهم يذهبون للحج.

وكان على محافظ السويس أن يقدم التسهيلات اللازمة للحجاج، على أن يراعي النظام في نقل الحجاج بالسفن إلى الحجاز حسب الدور؛ وذلك لضمان المساواة بين أصحاب السفن، حتى لو كانت هذه السفن للباشا نفسه أو ابنه إبراهيم(٣٣) وقد نتج عن ذلك أن أصحاب هذه السفن حققوا أرباحًا وفيرة نظير ذلك(٣٤).

وكثيرًا ما كلف محمد علي محافظ السويس بإركاب بعض الشخصيات المهمة وإعطائهم الزاد والمؤن وإرسالهم إلى جدة، حتى إنه أمر المحافظ بإركاب "إبراهيم أفندي" قاضي المدينة المنورة مع أتباعه البالغ عددهم سبعة عشر نفرًا في مركب، وإرسالهم إلى جدة(٣٥) وكذلك كان محمد علي يطلب من محافظ السويس أن يخصص أماكن بالسويس لبعض الشخصيات المهمة للإقامة فيها لحين سفرهم إلى الحج، مثال ذلك "تيمور بك" نجل أحد كبار العلماء ومن أشراف شيروز(٣٦).

هذا وقد اختص ديوان القوافل بالسويس بشئون الحجاج منذ قدومهم برًّا أو بحرًا، وإقامة الحجر الصحي الخاص بهم، وتقديم الزاد اللازم لهم خلال أيام الحجر الصحي، وكذلك إعداد الجمال اللازمة وحرصًا من الديوان على توفير الجمال اللازمة بأعداد كافية فقد زود الجمالة بتذاكر تم توزيعها عليهم ويقدمون بموجبها إيصالات يومية مصدقًا عليها بختم طبيب الحجر الصحي(٣٧).

وزادت أهمية المدينة الدينية بازدياد أعداد الحجيج في عهد محمد علي لا سيما بعد استيلائه على المدينة المنورة عام ١٨١٢ومكة ١٨١٣[٣٨]، وقد قدر أحد الرحالة في عام ١٨٣٨عدد الحجاج الذين يركبون السفن من السويس إلى مكة ما بين عشرة آلاف واثنى عشر ألف حاج[٣٩] وقد ذكرت وثائق عام ١٢٦٣هـ/١٨٤٧م ما يقرب من عشرة آلاف حاج[٤٠].

ومع هذا لم يكن عدد الحجاج ثابت كل عام، بل اختلف من عام لآخر حسب الظروف الداخلية والخارجية في تلك الفترة، فعندما يزداد عدد الحجاج عن طريق السويس كان على محافظ القصير المساعدة بإرسال ما يلزم من سفن للسويس، حتى إنه في عام ١٢٤٩هـ/ ١٨٣٣م أرسل لمحافظ السويس ثلاثين سفينة[٤١].

وكان محافظ السويس يفرض إتاوات على الحجاج الذين يسافرون عن طريق السويس، وما يؤكد ذلك أن زوجة الباشا عندما وصلت إلى السويس في طريقها إلى الحجاز عام ١٨١٤ وجدت كثيرًا من الحجاج يحتجزهم المحافظ ويفرض عليها إتاوات؛ فشكوا إليها فحلفت أنها لا تنزل المركب حتى ينزل جميع من بالسويس من الحجاج ولا يؤخذ منهم شيء أكثر من الرسوم المقررة؛ فرضخ المحافظ لموقفها[٤٢].

ومما هدد قافلة الحج عبر السويس مناوشات العربان؛ فقد بلغ العربان من الجبروت والبأس في بداية عصر محمد علي، حتى كانت القوافل التي تجتاز برزخ السويس تدفع لهم الفرض الباهظة من المال[٤٣] بل تجاوزوا الحد لدرجة أنهم صادروا الغلال المرسلة إلى

الحرمين الشريفين[٤٤] وعندما بلغ الأمر إلى محمد علي؛ قرر أن يمد سلطته المطلقة على الصحاري، إذ سلك مع العربان مسلك المهادن المسالم، فعقد الاتفاقات مع مشايخ قبائلهم، ولكنهم لم يلبثوا أن نقضوها؛ مما جعل الباشا يستخدم أسلوب القوة في قمعهم وتأديبهم، فلم يجدوا مفرًا من طاعته وأقسموا بالولاء له، ولقد اشترط في عقد الصلح معهم، أن يسكن كبار زعمائهم وشيوخهم مدينة القاهرة؛ ليكونوا رهنًا عنده على طاعتهم، وضمانةً لوفائهم بعهودهم، وزاد على ذلك أن أجرى عليهم الأرزاق والمرتبات لمعاشهم[٤٥]، وقد وجد الفرصة في تأديبهم في حروبه في الحجاز ضد الوهابيين [٤٦] ونتيجة للإجراءات السابقة، فقد أوكل إلى بعضهم حراسة الطرق والقوافل ومن بينها طريق الحج[٤٧]، وقد أشارت وثائق تلك الفترة أن العربان كانوا يرافقون الصرة والمحمل الشريف أثناء سفره وعودته[٤٨] كما أنهم كانوا يقدمون جمالهم للمحمل[٤٩] وقد شارك بعض العربان في مصاحبة أفراد الأسرة العلوية أثناء سفرهم إلى الحجاز، كما حدث مع أم طوسون ومحمد على نفسه[٥٠] بالإضافة إلى مشاركة العربان في نقل الحجاج الآتين من بلاد الروم إلى السويس على جمالهم على أن تدفع أجرة هذه الجمال من قبلهم[٥١]، وفي عهد محمد علي أصبح عربان الطور مكلفين بالبحث عن الأشياء المسروقة من الحجاج وإعادتها إلى السلطات، وبهذا تحول العربان من سرقة الحجاج في بداية عصر محمد علي إلى المشاركة في القبض على سارقي هؤلاء الحجاج[٥٢] وأصبح لمحافظ السويس سلطات على العربان مخولة إليه من قبل محمد على في حالة التعدي على خدام دير طور سيناء[٥٣].

ومن هذا العرض يتضح أن سيطرة محمد علي على العربان قد أدت إلى تأمين طريق التجارة والحج عبر السويس، وكذلك دفع العربان إلى الاستقرار.

الأهمية الحربية

لمدينة السويس أهمية حربية منذ العصر الفرعوني، فقد أثبتت حفريات عالم الآثار الفرنسي (برنارد بروييير) أن ملوك الأسرتين الخامسة والسادسة من الدولة القديمة أقامتا استحكامات في قلعة السويس لصد المغيرين[٥٤]، ويرجع البعض أن أصل وظيفة المدن تاريخيًّا هي الوظيفة الحربية، وأن أول مدينة في التاريخ كانت مدينة عسكرية[٥٥]، وقد اعتبر العثمانيون السويس بعد فتح مصر موقعًا حربيًا، تقيم فيه حامية من الجند، وقد بنى بها قلعة ودارًا لصناعة السفن[٥٦]، وقد تبع دذدار[٥٧] قلعة السويس عدة قلاع صغيرة هي قلعة المويلح وعجرود والطور[٥٨]، واهتم العثمانيون بترميم القلاع في السويس والطور والمحافظة على آبار الماء العذب المتناثرة في [٦٠]، الجهات، كما اتخذوا من السويس قاعدة بحرية لفتح بلاد اليمن، حتى إن ميناءها شهد بناء ثمانين سفينة، كانت عماد الحملة الكبرى التي أرسلت إلى اليمن بقيادة سليمان باشا الخادم[٥٩].

وفي العصر العثماني، لعبت السويس دورًا مهمًا في أحداث الحجاز بعد أن أصبحت السويس ميناء تعبره العساكر المصرية، في أوقات تدخل باشوات مصر في الصراعات التي تنشب بين أشراف مكة، وخلال حملة أبي الدهب على الحجاز استطاع حسن بك شبكة

قيادة الأسطول البحري الذي كان بالسويس والمكون من ثلاث قطع بحرية الاستيلاء على ميناء جدة، ونقل احتياجات الحملة البرية إلى الحجاز[٦٠]، وقبيل مجيء الحملة الفرنسية، كان يوجد بميناء السويس أسطول مكون من ثمان وعشرين مركبًا مزودة بأسلحة ضعيفة، وإن كان بحارته لم يحسنوا استخدام تلك الأسلحة[٦١].

ولأهمية السويس الحربية تطلع الفرنسيون إلى اتخاذها مركزًا لعملياتهم في البحر الأحمر، وذلك عقب احتلالهم لمصر؛ ولذا اهتموا أن يكون لهم أسطول بالسويس، صنعت سفنه الحربية بترسانة بولاق، ثم حملت أجزاءها على ظهور الجمال إلى السويس؛ حيث تم تركيبها هناك وإنزالها في البحر، واستطاعت فرنسا إنشاء أسطول حربي من السفن الخفيفة، اتخذ من السويس قاعدة له، وقد استطاع هذه الأسطول احتلال ميناء القصير، وبسط سيطرة فرنسا على المنطقة الواقعة بين جدة والسويس[٦٢]، وبهذا اتخذت فرنسا من السويس قاعدة بحرية ونقطة انطلاق لبسط نفوذها على منطقة شمال البحر الأحمر، ومنع وصول السفن البريطانية إلى ميناء السويس.[٦٣] وكان هذا العمل سابقة – أوحت لمحمد علي فيما بعد – إعادة هذه التجربة أيام الحروب الوهابية.

وبدأت عناية محمد علي بإحياء البحرية المصرية عام ١٨١٠ عندما شرع في خوض الحروب الوهابية باسم السلطان العثماني، وبعد أن رأى أن إنفاذ الجنود إلى الحجاز يقتضي إعداد السفن لنقلهم عن طريق البحر الأحمر[٦٤]، وقد واجه محمد علي عدة صعوبات لتكوين هذا الأسطول وتوجيهه من السويس إلى الحجاز، إذ لم يكن

بالسويس ولا بالقصير في ذلك الوقت من يصلح للقيام بالأعمال الملاحية[٦٥]، ولم يكن لدى مصر في ذلك الوقت سلاح بحري في البحر الأحمر[٦٦].

كذلك كان هناك نقص في معظم مستلزمات بناء السفن التي كان عليه أن يستوردها من الخارج مثل: القطران، وألواح الحديد والنحاس[٦٧]، وعلى الرغم من ذلك فإن محمد علي قد تغلب على هذه الصعوبات، واستطاع أن ينشئ أسطولاً بحريًّا لنقل الجنود والمعدات عبر البحر الأحمر، وقد بلغ حرص محمد علي باشا على إنشاء هذا الأسطول البحري، أنه كان كثيرًا ما ردد قوله: "كلما اقترب وقت القيام بهذا العمل تزداد رغبتي واشتياقي إلى درجة ألا يكون في نومي بالليل رؤيا، ولا في ذكري وفكري بالنهار تخيل غير تدبير هذه الخدمة والله على ذلك شهيد"[٦٨].

ويقول المسيو مانجان "Mengin" أن محمد علي عندما اعتزم إنشاء قوة بحرية في خليج السويس؛ جلب إلى بولاق الأخشاب اللازمة لصنع السفن من ثغور الأناضول، وكذلك المهمات والأمراس (الحبال)، واستحضر العمال فأعد الأخشاب، وهيأ المواد اللازمة لتركيب السفن ونقل كل ذلك إلى السويس على ظهور الإبل، وكان هذا العمل شاقًا وطويل المدى، وقد استخدم في ذلك عشرة آلاف من الإبل، مات كثير منها في الطريق؛ من ثقل ما حملت وطول ما أرهقت[٦٩] وأقام عدة منشآت في السويس ليتم في مينائها تركيب السفن[٧٠].

وفى شهر أغسطس ١٨١١ تجمعت في ميناء السويس ثلاث وستون سفينة متعددة الأنواع والأشكال، منها ثماني عشرة سفينة من نوع قرويت وعشرة سفن من نوع الإبريق أعدت في ميناء السويس، وخمس عشرة سفينة من نوع الداو استولي عليها الوالي من مينائي السويس والقصير وعشرة سفن من نوع الداو أرسلها الشريف غالب بن مساعد مساهمة منه في أعمال الحملة، وعشر سفن تسير بالمجاديف وتسمى "بالزعيمة" وقد صرف على بناء تلك السفن واستئجار البعض الآخر نحو خمسة وعشرين مليون قرش تقريبًا(٧١).

وبذلك شهدت مصر أول أسطول بحري، وأصبحت السويس في عصر محمد على أول قاعدة بحرية عسكرية لمصر، فقد أدرك محمد علي مدى أهمية موقع المدينة الاستراتيجي، وجعلها قاعدة إبان الحروب الوهابية ومركزًا لحشوده العسكرية(٧٢) وفي يوم ٣٠ من سبتمبر ١٨١١ باشر محمد علي ترحيل الحملة؛ حيث أقلعت أولى الحملات التي اشتركت في الحروب الوهابية، ووضعت الخطة العسكرية للحروب الوهابية في مراحلها الأولى؛ على أن ينتقل الجنود المشاة بحرًا من ميناء السويس إلى ينبع، وأما الفرسان فيسيرون برًا من طريق برزخ السويس إلى العقبة، ثم يسيرون بمحاذاة الشاطئ الشرقي للبحر الأحمر، حتى ينبع حيث يلتقون بقوات المشاة، ومن هناك يزحف الجيش بفرسانه ومشاته إلى المدينة المنورة(٧٣)، وكان يرأس تلك الحملة طوسون باشا بن محمد علي(٧٤)، وأصبحت السويس طوال الحروب الوهابية تستقبل بشاير النصر(٧٥) وعندما

تحرج موقف طوسون في شبه الجزيرة العربية؛ اتجه محمد علي بنفسه إلى الحجاز لقيادة الجيش، فسافر عن طريق السويس يوم ٢٥ أغسطس ١٨١٣ في ستين من أتباعه وألفين من مشاته، وتقدم بطريق البر ألفين من الفرسان، وثمانية آلاف جمل محملة بالعتاد(٧٦)، وبعودة محمد علي من الحجاز لم تنته الحروب الوهابية، فإنه ترك ابنه طوسون ليواصل العمليات الحربية، وحتى بعد عودة طوسون إلى مصر عبر السويس أرسل محمد على ابنه إبراهيم باشا، وإذا كان قد سافر إلى الحجاز من القصير فلا يعني هذا أن السويس فقدت مكانتها الحربية زمن محمد علي باشا بل ظلت القاعدة الأولى لمصر في البحر الأحمر(٧٧).

كما استمرت السويس ومنطقتها مركزًا للنشاط البحري العسكري بعد انتهاء الحروب الوهابية، فقد عززت الحكومة المصرية قواتها في الحجاز ومدت عملياتها العسكرية إلى اليمن حيث كان ميناء السويس من أهم الموانئ التي أرسلت عبره الجنود والمهمات اللازمة للحملات التي أرسلها محمد علي إلى اليمن منذ عام ١٨٣٣م(٧٨).

وكانت رغبة محمد علي في ذلك احتكار البن اليمني، حتى أنه بعد أن احتلها أرسل مندوبًا من قبله لنقل كميات البن إلى السويس (٧٩).

كذلك أدى توسع محمد علي في السودان عام ١٨٢٠-١٨٢٢ إلى زيادة أهمية السويس كقاعدة للاتصال بشرق السودان(٨٠).

الامتداد العمراني للسويس

دفع وقوع مدينة السويس على مدخل البحر الأحمر إلى اهتمام الحكومة المصرية بتلك المدينة وإعمارها؛ لحرصها على جعلها أهم المراكز التجارية المصرية على البحر الأحمر، بعد أن أصبحت تمر بها تجارة شبه الجزيرة العربية والهند[٨١] ثم جاء عصر محمد علي ليشهد مزيدًا من الازدهار والاتساع للسويس بعد أن اهتم الباشا بتفعيل دور الطريق البري في الحركة التجارية عبر مصر[٨٢] واستتباب الأمن فيه[٨٣] وتحوليها إلى قاعدة لأسطول مصر في البحر الأحمر، بعد أن أبدى محمد علي اهتمامًا بالعمل في شبه الجزيرة العربية والسودان[٨٤] هذا وقد أشاد بعض الرحالة بجهود محمد علي للنهوض بالسويس[٨٥]، وقد لعبت الأهمية الدينية للمدينة دورًا في نموها خاصة بمرور موكب الحج بها كل عام[٨٦].

فالظروف الدينية والحربية وموقع السويس كل ذلك جعل لها أهميتها في أوقات السلم والحرب على حد سواء، كما أدت هذه الظروف إلى تقديم الخدمات الكثيرة للسويس مما أدى إلى نموها وتطورها وبالتالي زيادة عدد سكانها واتساع رقعتها العمرانية.

طبيعة مساكنها وتنوعها[٨٧]

تعتبر السويس من المدن الحضرية في مصر وقد ذكر "علي مبارك" في خططه أنه: كان بالمدينة قبل عصر محمد علي إحدى عشر حارة على قطعة أرض طولها خمسمائة متر في عرض ثلاثمائة متر يلفها سور مبني من الدبش به ستة أبراج، ولكن بعد أن

تولى محمد علي زمام الأمور في مصر طلب محافظها (سليم بك) من محمد علي باشا بعد أن وجدها ضيقة بأهلها، ومساجدها مندثرة لخراب جهات ريعها، الإذن له ببناء قطعة أرض لتحكر على المساجد، فأنعم عليه بعشرة آلاف وخمسمائة متر، فأنشأ عليها حارة عرفت بحارة (السليمية) والتي احتوت على ستة عشر منزلاً وكنيسة، كما أنعم على الأهالي بتسعة آلاف متر فأنشؤوا بها حارة عرفت بحارة (المنشأة) وأصبحت بدورها تتكون من خمسة عشر منزلاً وفرنان[٨٨] وبذلك أصبحت تتكون من ثلاث عشرة حارة، ولكن من خلال استقرائنا للوثائق وجدنا أربع حارات أخرى بالمدينة وهي: حارة الشيخ فرج، وحارة الشيخ البحيري، وحارة خط الكسارة، وحارة السوق الكبير، وأهم تلك الحارات أو الأحياء هي حارة الغريب[٨٩].

وقد وصف أحد علماء الحملة الفرنسية شوارع المدينة بأنها منتظمة المباني، وقدر عدد الميادين العامة بها بثلاثة أو أربعة، وذكر بأن السويس لا تخلو من نوع من الانتظام، بل إن البيوت الخاصة بالمدينة تحمل نوعًا من المسحة الأوروبية قد لا نجدها في مكان آخر بمصر[٩٠].

ولقد ذكر "على مبارك" في موسوعته الشهيرة أن السويس مدينة بدون تخطيط أو نظام ووصف مبانيها بأنها فقيرة قليلة الارتفاع أكثرها مكون من طابق واحد مبنية من الدبش على غير انتظام مع ضيق حاراتها واعوجاجها[٩١].

وعلى هذا، فإن ما ذكره "علـــى مبـــارك" غيـــر صـــحيح، ويؤكـــد هذا وثائق محكمة السويس الـــشرعية فـــي عـــصر محمـــد علـــي، والتـــي كشفت لنا وجود عدة ميادين بالمدينـــة منهـــا: ميـــدان المحافظـــة، وميـــدان خان البهار، بل أكثر من ذلك قـــدمت لنـــا وصـــفًا دقيقًـــا للمنـــازل، وقـــد وجدت بكثير منها أن المنزل بـــه أكثـــر مـــن طـــابق(٩٢)، وســـوف نقـــدم وصفا تفصيليًا لأحد المنازل الكائن بحـــارة النـــصارى؛ حيـــث ذكـــرت أن المنزل يتكون من ثلاثة طوابـــق متـــصلة بـــسلم داخلـــي، والـــداخل لهـــذا المنزل يجد نفسه – بعد دخولـــه مـــن البـــاب الرئيـــسى – أمـــام صـــالة فسيحة مربعة الجوانب يبـــدو أنهـــا كانـــت تـــستخدم لاســـتقبال الـــضيوف ومنها ينفرج بابًا فرعيًا يؤدى إلى حوش متسع ويحتـــوى علـــى عـــدد مـــن الحجرات تمثل نوعًا من المخـــازن متعـــددة الأغـــراض وتـــصطف علـــى جوانب الحوش، وقد روعى في تخطـــيط هـــذا المنـــزل أن يكـــون الحمـــام في أحد جوانب هـــذا الحـــوش وبجـــواره صـــهريج معـــد لحفـــظ المـــاء العذب، أما الطابق الثاني والذى يؤدى إليـــه ســـلم داخلـــي فيبـــدأ تخطيطـــه بدهليز في نهاية السلم وهذا الـــدهليز يعتبـــر بمثابـــة نقطـــة فاصـــلة بـــين الجناح الأيمن والأيـــسر مـــن الطـــابق الثـــاني علـــى أن يكـــون الجانـــب الأيمن هو الجانب المطل على الحارة ويحتـــوى علـــى حجـــرتين للمعيـــشة وبالقرب منهما مطبخ به مكان لحفـــظ الخـــزين، وحمـــام علـــوى بجـــواره حجرة تطل على الحوش وربما تكـــون هـــذه الحجـــرة المجـــاورة للحمـــام هي حجرة النوم الأساسية بالمنزل، أما الطابق الثالـــث فيـــؤدى إليـــه ســـلم يصعد من نهاية الدهليز ويحتوى هذا الطـــابق علـــى جنـــاح أيـــسر وأيمـــن كما في الطابق الثاني ففى الجانـــب الأيـــسر نلاحـــظ حجـــرة كبيـــر تطـــل على الحوش وفى الجانـــب الأيمـــن حجـــرة أخـــرى تطـــل علـــى الحـــارة وتسقف كلا منهما بالخشب المفرغ(٩٣).

هذا وقد ارتبطت أسماء الحارات بأسماء من يسكنونها أو حرفتهم أو عقيدتهم فهناك حارة عرفت بحارة خان البهار[٩٤]، وحارة للشوام، وحارة للنصاري، وحارة للصعايدة، وغيرها ولا يعني هذا أن تلك الحارات كانت مغلقة أمام الآخرين من السكن فيها[٩٥].

كما أصبحت الحارة مركزًا متكاملاً للخدمة؛ حيث وجدت في معظم الحارات الخدمات المختلفة: من مساجد وكنائس وأسواق وطواحين ووكالات وقهاوي ودكاكين وغيرها فحارة الغريب – على سبيل المثال – كان يوجد بها مسجد الغريب وفرن وطاحون وغيرها[٩٦].

هذا وقد اشتهرت مساكن تلك الحارات ومساكن السويس عموما بنوع معين من البناء يطلق عليه "الطريقة البغدادلي" وقد شيدت معظم منازل السويس بهذه الطريقة، وهي عبارة عن حشو فراغات الخشب بالطوب والمونة مما يجعل المنزل أو المبنى على شكل قفص متماسك[٩٧].

وقد ذكر "كلوت بك" أنها على الرغم من قربها من القاهرة، فإنها تختلف عنها بالمرة من جهة شكل مبانيها وأخلاق أهلها وعاداتهم[٩٨]، وكان سكان السويس يفضلون سكنى الطوابق العليا في منازلهم فالطوابق الأرضية تستخدم كمخازن لبضائع معينة كالأخشاب وخلافه[٩٩]، وهذا يعني أن نمط البناء ارتبط بطبيعة أهم نشاط اقتصادي بالمدينة.

وقد أثبتت الأيام أن تلك المباني تُعَمِّرُ طويلاً، ومما يدل على ذلك أن آثار المنزل الذي نزل فيه نابليون بالسويس في ٢٤ ديسمبر ١٧٩٨ ما زال موجودًا حتى وقت قريب[١٠٠]، وقد ترأس تلك الحارات مشايخ، كانت مهمتهم إقرار الأمن والبحث عن بعض الأشخاص الهاربين بين جهات وأنحاء المدينة، أما إذا حدثت سرقة فيجب على مشايخ الحارات البحث عن السارق والقبض عليه، وإعادة المسروقات لأصحابها، وتسليمه بعد ذلك للسلطات المختصة، أما إذا حدثت سرقة ولم يستطيعوا القبض على السارق؛ فكان مشايخ الحارات يلزمون مع الخفراء بدفع قيمة المسروقات لأصحابها[١٠١].

وقد قدر عدد العساكر الترك الخفراء بالسويس عام ١٢٦٣هـ/١٨٤٧م بعشرين خفيرًا [١٠٢] ثم ارتفع هذا العدد عام ١٢٦٥ هـ/١٨٤٨م إلى أربعين خفيرًا [١٠٣] وكان يصرف لهم مياه وبرسيم لخيولهم من طرف الميري شهريًا [١٠٤] كما وجد لحماية أمن المدينة جاويشية وطوبجية، أما في عهد إبراهيم باشا فقد رتب بالسويس جميع ما يلزم لحفظ الثغور من: الطوابي والآلات، والعساكر، وما يلزم لحفظ الآبار والعيون التي بطرق تلك الجهات[١٠٥].

كما رتب عشرة عساكر وجاويش وأنباشي لحراسة بندر الطور من البلوك المعين لحراسة دير الطور [١٠٦] أما القلعة فكان بها حامية من العساكر الطوبجية يتقدمهم ضابط يرجع في أموره إلى القائد العام في السويس[١٠٧].

أما في حالة إرسال أموال إلى والى جدة أو غيره فكان يرتب لهذه المهمة قواص مؤتمن وإرساله إلى السويس ليرافق الصراف المأمور بذلك، مع إنفاذ خيالة لحراستها أثناء ذهابها إلى السويس[١٠٨].

القصور

تشير الدراسات الأثرية إلى وجود قصور بالسويس، يعود تاريخ بنائها إلى عصور قديمة، ففي عام ١٩٦٠ اكتشفت مصلحة الآثار المصرية قصرًا يونانيًا بالمدينة، ونقلت محتوياته إلى متحف السويس الإقليمي[١٠٩]، وفي النصف الأول من القرن التاسع عشر أنشئ عددٌ من القصور بالسويس من أهمها:

١- قصر محمد علي باشا[١١٠]

يرجع إنشاء هذا القصر إلى بداية حكم محمد على، وقد ذكر "الجبرتي" أن محمد علي أرسل إلى السويس في غرة شهر صفر ١٢٣٢هـ /٢١ ديسمبر ١٨١٦م أخشابًا وأدوات عمارة وصناعًا لبناء قصر له هناك[١١١] بغرض الإشراف على إتمام الأسطول المتجه إلى الحجاز[١١٢]، وقد تردد محمد على باشا على قصر السويس أثناء إعداد أسطول البحر الأحمر، وطيلة سنوات الحروب الوهابية، وقد اتخذه سعيد باشا بعد ذلك مقرًا له أثناء حفر قناة السويس[١١٣]، كما أجريت الإصلاحات لبعض واجهاته، كما جدد أثاثه أكثر من مرة في عصر محمد علي باشا أخرها عام ١٢٦١هـ/ ١٨٤٤م[١١٤]، وقد كانت محافظة السويس ترسل إلى ديوان المالية عن قيمة الأشياء

المنــصرفة علــى تجديــد وتأثيــث القــصر[١١٥] ومــا زال هــذا القــصر موجودًا بشارع النبي موسى.

ويحتل هذا القصر مساحة مــستطيلة الــشكل، ويتكــون مــن فنــاء مكشوف يحيط به مبنـــى مكــون مــن طــابقين، واحتــوى القــصر علـــى عناصر معمارية وزخرفيــة تجلــت بوضـــوح فـــي القبـــة الخـــشبية ذات الطابع الأثري، والتي تنقسم إلى اثني عشر قسمًا، كــل قــسم لــه زخرفــة خاصة به، والمنطقة التي ترتكز عليها القبة عبــارة عــن مثلثــات كرويــة في الأركان الأربعة، يعلوها قمــة مثمنــة تأخــذ شــكل شــبابيك نــصف دائرية، وتتكون زخارفها من رســومات تــصور معــارك حربيــة أســفلها شريط مثمن من الخــشب مكــسو بطبقــة مــن الجــص عليهــا زخــارف تصور معارك حربية أيضًا، أما الأرضية التـــي أســفل القبــة فهـــى مــن الرخام الأبيض[١١٦].

٢- القصر العباسي

بنى هذا القصر عبــاس باشــا وذلــك عــام ١٨٤٨م عنــد الجهــة المسماة دائرة الحمرة في طريق الــسويس، ليكــون منتجعًــا لــه لاعتــدال هواء المنطقة[١١٧] وكاستراحة للــصيد والقــنص وقــد بنـــي هــذا القــصر على نظام التحصينات الحربيــة، وقــد شــغلت مبــاني القــصر وملحقاتــه خمسة وعشرين فدانًا وقسمت مبانيــه إلـــى عــدة وحــدات معماريــة كــل منها يتميز بصفاته المعمارية[١١٨] وشــغلت مبــاني هــذا القــصر مــساحة مربعة تبلغ ٧٨٥ متــرًا مربعًــا ولــه ثــلاث واجهــات أهمهــا الواجهــة الغربية، وهى تعتبــر الواجهــة الرئيــسية للقــصر وتطــل علـــى الفنــاء

الغربي، أما الواجهتين الشمالية والشرقية فإنهما يطلان على الفناء الشمالي والشرقي وقد وجد في هذا المكان محطة من محطات دروب الحج، وبالتالي كان يوجد بها فندق كبير لراحة المسافرين أثناء سفرهم من القاهرة إلى السويس، بالإضافة إلى هذا قام المعمار بإنشاء بعض المباني لخدمة الموجودين بالقصر، كدار للضيافة وخزان للمياه وأبراج للمراقبة واسطبل للحيوانات روعي في تصميمها الموقع الجغرافي لكل منها وبعدها أو قربها من القصر وتأثير الرياح عليها حتى تخلق نوعًا من التناسق في التوزيع المعماري.(١١٩)

المنشآت الدينية

أ- المساجد

تعددت المساجد بمدينة السويس خلال فترة البحث، وكانت موضع اهتمام الإدارة الحكومية والأهالي ومنها:

١ – مسجد الشيخ عبد الله الغريب

يرجع إنشاء هذا المسجد إلى عام ١٧٤١ م ويوجد بالمسجد ضريحه الذي يُزار، وكانت له أوقاف كثيرة ضاع أكثرها من تطاول الأيدي، حتى لم يبق له إيراد إلا خمسمائة وواحد وعشرون قرشًا (١٢٠) وقد اكتشفت له لوحة بجوار قبره عند تجديد المسجد، يرجع تاريخها إلى ٩٣٢م (١٢١) وهذا المسجد تهدم أكثر من مرة وأعيد بناؤه(١٢٢) ويعتبر هذا المسجد من أشهر المعالم السياحية الدينية بالمدينة حتى وقتنا هذا.

٢- مسجد الشوام

يوجد هذا المسجد بحارة الشوام، واستخدم في إنارته السراجات، وقد جعلت له أحكارٌ في حارة السليمية وخور الكلاب وبلغ إيرادهما في عام ١٢٤٦هـ/١٨٣٠م ٦١٦ قرشًا [١٢٣] وقد جدد أكثر من مرة أخرها عام ١٢٤٠/ هـ ١٨٢٨م[١٢٤].

٣- مسجد جعفر بك

كان يسمى أيضًا بمسجد الجعفري، ويوجد بسوق الماء بحارة الشيخ فرج، وكان هذا المسجد يمتلك أوقافًا تدر عليه ريعًا يصرف منه على خدماته وإقامة شعائره، وقد بلغت إيراداته كما ذكر "على باشا مبارك" ألفين وخمسمائة وستة وسبعين قرشًا[١٢٥] وقد بلغ راتب ناظر وقف هذا المسجد في عام ١٨٣٠م حوالى سبعة قروش ونصف سنويًا[١٢٦].

٤- مسجد المعرف

أنشئ هذا المسجد عام ١٧٠٢ م ومكتوب على واجهته بعد البسملة "أسس هذا المسجد الفقير محمد الجربحي من طائفة عزبان بن المرحوم الحاج على المعرف في شهر المحرم من عام ١١١٤هـ/ ١٧٠٢ م" وبلغ إيراده ألفين وثمانمائة وتسعة وخمسين قرشًا[١٢٧] ويوجد هذا المسجد في حارة ميدان خان البهار[١٢٨].

٥- مسجد السلطان سليمان الخاسكي

يوجد هذا المسجد بحارة الشيخ فرج[١٢٩] بسوق الدشاشين، وكان متخربًا؛ فجعله الشيخ محمود النقادي مخزنًا، فأنكر عليه

القاضي ذلك، فقام الشيخ محمود النقادي ببنائه، ثم قام الشيخ سليمان النقادي بتوسعته بعد ذلك[١٣٠] وربما هو الذي لا يزال موجودًا بشارع محمد هاشم.

٦- جامع العريش

لم نقف على بداية إنشائه، وإنما عثرنا من خلال الوثائق على وثيقة تبين أنه تم تجديده في عام ١٢٦٣هـ/١٨٤٦م وقد كلف ذلك التجديد من ألف وخمسمائة إلى ألفين قرش، وكان ذلك التعمير على نفقة ديوان بندر السويس[١٣١].

٧- الجامع المعلق[١٣٢]

وهو المرتفع مدخله عن مستوى أرضية الطريق، ويصعد إليه بسلالم ويوجد أسفله عدة حوانيت موقوفة عليه، وأحيانًا توجد حواصل بدلاً من الحوانيت وربما يعد هو الوحيد بالسويس[١٣٣] من هذا النوع وبالإضافة إلى هذه المساجد وجد أيضًا جامع النقادي ومسجد الشيخ فرج[١٣٤] ومعظم هذه المساجد كانت عامرة بالصلاة.

وإلى جانب المساجد كانت هناك زوايا، حتى إن علي مبارك قدرها بتسع زوايا، وهي: زاوية الأنصاري، وزاوية الشيخ شمس الدين العيدروسي، وزاوية العلوة بحارة السليمية وزاوية أبي النور، وزاوية الخضيري، وعشري والجنيدي، وبكران، وزاوية الشيخ فرج، وبعض هذه الزوايا عامرة وبعضها الآخر متخرب[١٣٥].

كما وجد إلى جانب المساجد والزوايا الأضرحة مثل: ضريح سيدي الغريب الموجود بمسجد الغريب – والموجود إلى وقتنا هذا –

في الجزء الشمالي من الجدار الشرقي للمسجد، ويوجد بداخل الضريح اللوحة الأثرية التي عثر عليها أثناء التجديد عام ٣٢٠هـ/ ٩٣٢م بجوار المسجد، وقد سجلت تلك اللوحة طبقًا لقانون حماية الآثار كأثر من الآثار الإسلامية[١٣٦]، وكان مقصدًا للزوار وكثيرًا ما مدحه بعضهم بقصائدهم[١٣٧].

وهذه اللوحة الرخامية شاهد القبر – كما شاهدتها – يبلغ طولها مائة سنتيمتر وعرضها خمسين سنتيمترًا، وهي غير متساوية الأضلاع؛ نظرًا إلى تساقط أجزاء من حوافها، والشاهد مكون من سبعة عشر سطرًا، ومن النص المكتوب نستطيع أن نرجع هذا الشاهد إلى فترة حكم "القاهر العباسي" الذي اعتلى عرش الخلافة (٣٢٠ – ٣٢٢هـ) (٩٣٢- ٩٣٤ م) ويبدأ النص بالبسملة وآية الكرسي واسم المتوفى وتاريخ الوفاة.

ولعدم الاهتداء إلى اسمه فترة طويلة أطلق عليه العامة من الناس اسم عبد الله الغريب إلى أن عثر على هذه اللوحة[١٣٨] كما وجد ضريح الأنصاري[١٣٩].

ب- الأديرة والكنائس

مرت السيدة مريم العذراء وابنها السيد المسيح، بالسويس، التي كان اسمها في ذلك الوقت هيروبوليس؛ حيث واصلا رحلتهم إلى منف (الرحلة المقدسة)[١٤٠] وبعد أن دخلت المسيحية مصر، وبدأ اضطهاد الرومان للمسيحيين، لم يجد معتنقو الدين الجديد سوى السويس للاحتماء بها هربًا من الاضطهاد، فأنشؤوا أول دير

للمسيحيين في العالم، وقد أقيم بجزيرة تل اليهودية بالسويس وهو أقدم من دير الأنبا بولا، ودير القديس أنطنيوس، وفى نهاية العصر المسيحي كانت ثمة موجات سامية اتخذت من سيناء وكليزما (السويس) مقار لها، وأيضًا على امتداد برزخ السويس[١٤١].

ومن المعروف تاريخيًا أن منطقة السويس اجتذبت فيما مضى الرهبان الأقباط؛ لذلك نجد بالقرب منها ديرين للأقباط اليعاقبة، استمر فيهما الرهبان طوال العصر العثماني وحتى عصر محمد علي[١٤٢].

كما وجد بجنوب مدينة الطور التابعة للسويس مركزًا لرهبان دير سيناء، وكان يشتمل على كنيسة ومدرسة للصبيان ومنازل واستراحة للرهبان وزوار الدير[١٤٣].

أما الكنائس فقد أشارت وثائق دير سانت كاترين إلى أن هناك أعدادًا من النصارى على اختلاف طوائفهم سكنوا مدينة الطور، كما كان لكل طائفة كنائسها الخاصة بها ومن أشهر هذه الكنائس كنسية السيدة العذراء، كما أوضحت تلك الوثائق أن هؤلاء النصارى كانوا يمارسون ألوانًا من النشاط الاقتصادي مثل عمليات البيع والشراء، وبعض الصناعات التقليدية إلى جانب ممارسة حرفة صيد الأسماك من الخليج[١٤٤] وفي السويس شيدت كنيسة للأروام الكاثوليك وقد شيدت في عام ١٦٥٧م بمنطقة السليمانية، وزارها نابليون أثناء وجوده بالسويس، والإمبراطورة أوجيني أثناء افتتاح قناة السويس[١٤٥] وكانت تمارس فيها الطقوس الدينية، وما زالت موجودة إلى الآن بشارع الخضر ولكنها مهملة لقدم مبانيها وتركت فقط كمزار ديني.

ووجد أيضًا بالسويس كنيسة قبطية، وأخرى ملكية يونانية[١٤٦] وقد عثرنا من خلال الوثائق على كنيسة أخرى بحارة النصارى[١٤٧].

وبهذا يعتبر موقع السويس على درجة كبيرة من الأهمية، إذ لعب دورًا دينيًا وحربيًا وتجاريًا في تاريخ مصر الحديث، الأمر الذي دعا إلى الاهتمام بالعمران بها والذي نتج عن ذلك وجود المنشآت المختلفة كالمنازل والقصور والمساجد والكنائس وغيرها.

هوامش الفصل الأول

(١) جمال حمدان: المرجع السابق، ص ص ٢٧٦، ٢٨٠.

(٢) حسين العشي: خفايا حصار السويس، دار الحرية للصحافة والطباعة والنشر، القاهرة، ١٩٩٠، ص ١٦.

(٣) أ.ب. كلوت: لمحة عامة إلى مصر، ترجمة وتحرير محمد مسعود، ط٣، دار الموقف العربي، القاهرة، ٢٠٠١، ص٢٣٣.

(٤) سعد قسطندي ملطي: إقليم السويس دراسة إقليمية، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الآداب، جامعة القاهرة، ١٩٨٨، ص٣٣٣.

(٥) انظر التجارة، الفصل الثاني.

(٦) شوقي عطا الله الجمل: سياسة مصر في البحر الأحمر في النصف الثاني من القرن التاسع عشر، الهيئة المصرية للكتاب، القاهرة، ١٩٧٤، ص ٥.

(٧) عمر عبد العزيز عمر: الطريق البري ومشروع الخط الحديدي في عهد محمد على، مجلة مصر الحديثة، دار الوثائق القومية، العدد الثالث، القاهرة، ٢٠٠٤، ص ١٦٣.

(٨) أحمد أحمد الحتة: تاريخ مصر الاقتصادي في القرن التاسع عشر، ط٣، دار النهضة المصرية، القاهرة، ١٩٥٨، ص ٢٧٨.

(٩) محمد عبد العزيز عجمية: دراسات في التطور الاقتصادي في العصور الحديثة، ط٢، الدار القومية للطباعة والنشر،القاهرة١٩٦٤، ص ص١٤٦، ١٤٧.

(١٠) أحمد أحمد الحتة: المرجع السابق، ص ٢٧٨.

(١١) شوقي الجمل: المرجع السابق، ص ٢٩.

(١٢) الهام ذهني: مصر في كتابات الرحالة الفرنسيين في القرن التاسع عشر، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٩٤، ص ٣٦٢.

(١٣) الرباط: هو البناء المحصن الذي يقام قرب الحدود، كما خصص لإقامة الصوفية للعبادة، وخصص بعضها للنساء المنقطعات أو المهجورات والمطلقات والعجائز من العابدات، انظر: عبد الغني محمود عبد العاطي: التعليم زمن الأيوبيين والمماليك، دار المعارف، القاهرة، ١٩٨٤، ص ٢٣٧.

(١٤) مصطفى حراجي: شهيد درب الحج عبد الله الغريب، مراجعة ياسين محمود، دار نشر كمال، السويس، د.ت، ص ٤٥.

(١٥) سردار: من الفارسية سر بمعنى الرأس ودار بمعنى صاحب والسردار القائد فهو قائد الحملة العسكرية. انظر أحمد سعيد سليمان: تأصيل ما ورد في تاريخ الجبرتي من الدخيل، دار المعارف، القاهرة، ١٩٧٩، ص١٢٧.

(١٦) محمد الشافعي: السويس مدينة الأبطال، الهيئة المصرية للكتاب، القاهرة، ١٩٩٩، ص٢٦.

(١٧) عبد العزيز محمد الشناوي: مدينة السويس ومنطقتها في العصر الحديث، دراسة ضمن كتب بلادنا السويس، المرجع السابق، ص ٨٧.

(١٨) ليلى عبد اللطيف: دراسات في تاريخ ومؤرخي مصر والشام، مكتبة الخانجي بمصر، القاهرة، ١٩٧٩، ص ١١٨.

(١٩) محمد فؤاد شكري وآخرون: بناء دولة مصر محمد علي، ط١، دار الفكر العربي، القاهرة، ١٩٤٨، ص ٧٨٦.

(٢٠) محفظة ٥ ديوان خديوي: من الجناب العالي إلى مأمور الديوان، ١١ ربيع الآخر ١٢٥٢هـ/ ١٨٣٦م.

(٢١) بركة الحج: عرفت بالبركة لانخفاض أرضها عن منسوب الأراضي الزراعية المجاورة لها، واسمها القديم "جب عميره"، وهي من ضواحي القاهرة، وتقع في الشمال الشرقي، منها وتبعد عنها بحوالي ١١ ميلاً، انظر: عباس عمار، المدخل الشرقي لمصر، مطبعة المعهد العلمي الفرنسي للآثار الشرقية، القاهرة، ١٩٤٦، ص ٦٧.

(٢٢) عجرود: أنشأها السلطان الغوري على بعد ٢٠ كم من السويس حتى لا يضطر الآتي من القاهرة في الصحراء أن يسير جنوبًا إلى السويس ثم يعود ثانية إلى الشمال ليصل إلى وادي الحج مبدأ طريق الحج في سيناء، انظر Burckhardt: Syria and the holy land, vol. 1, London, 1882, P.466

(٢٣) عباس عمار: المرجع السابق، ص ٦٧.

(٢٤) سميرة فهمي عمر: إمارة الحج في مصر العثمانية، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ٢٠٠١، ص ٢٤٨-٢٤٩.

(٢٥) أمين سامي: تقويم النيل، مج٢، جـ٣، مطبعة دار الكتب المصرية، القاهرة، ١٩٣٨، ص٨٦.

(٢٦) سمير عمر إبراهيم: الحياة الاجتماعية في مدينة القاهرة في النصف الأول من القرن التاسع عشر، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٩٢، ص ٢٩١.

(٢٧) ليلى عبد اللطيف: المرجع السابق، ص ص ١١٦، ١١٧.

(٢٨) عبد الرحمن الرافعي: عصر إسماعيل، جـ١، ط ٣، دار المعارف، القاهرة، ١٩٨٢، ص٣٦.

(٢٩) نجاة السيد: سيناء في القرن التاسع عشر، رسالة ماجستير غير منشوره، جامعة أسيوط، فرع سوهاج، ١٩٨٤، ص ٢٠١.

(٣٠) على باشا مبارك: المرجع السابق، جـ٧، ص ١٧.

(٣١) مصطفى حراجي: المرجع السابق، ص ١٥.

(٣٢) محفظة ٢٢ معية سنية تركي: دفتر ١٩، وثيقة ٣٥٣، من المعية إلى محافظ السويس، ١٨ جمادي الآخر ١٢٤١هـ/ ١٨٢٦م.

(٣٣) بطاقات الدار: درج ٨٣: دفتر ٧ معية تركي، ٧ شوال ١٢٣٦هـ/ ١٨٢١م.

(34) L' Archive Francais, Registre No 13, Registre No 3, page 2.

(٣٥) محفظة ٢٧ معية سنية تركي: وثيقة ٢٢٤، من المعية إلى محافظ السويس، ١٧ رمضان ١٢٤١هـ/ ١٨٢٦م.

(٣٦) بطاقات الدار: درج ٢٨٠ عظماء، دفتر ٤١ معية تركي، وثيقة ١٦٣، من الجناب العالي إلى أيوب أغا محافظ السويس، ٩ شوال ١٢٤٦هـ/ ١٨٣١م.

(٣٧) عفاف عبد الجليل أحمد: مدينة السويس في النصف الثاني من القرن التاسع عشر، رسالة ماجستير غير منشور، جامعة أسيوط، فرع سوهاج، ١٩٨٤، ص ٢٣.

(٣٨) مالك محمد رشوان: مخصصات أسرة محمد على، القاهرة، ١٩٩٧، ص ٤٢.

(٣٩) بيرتون: رحلة بيرتون إلى مصر والحجاز، ترجمة عبد الرحمن عبد الله الشيخ، جـ١، الهيئة المصرية العامة للكتاب،القاهرة، ١٩٩٤، ص ٢٣.

(٤٠) محافظ الوقائع المصرية: محفظة ٣ وثائق متنوعة عام ١٢٦٣هـ/ ١٨٤٦-١٨٤٧م.

(٤١) محفظة ٥٤ معية سنية تركي: وثيقة ٧٥٩، من الجناب العالي إلى حبيب أفندي، ٢ شعبان ١٢٤٩هـ/ ١٨٣٣م.

(٤٢) عبد الرحمن الجبرتى: المرجع السابق جـ٨ ، ص ص ٣٣٧، ٣٣٨.

(٤٣) أ.ب كلوت بك: المرجع السابق، ص ٤٢٦.

(٤٤) ليلي عبد اللطيف: سياسة محمد علي إزاء العربان في مصر، دار الكتاب الجامعي، القاهرة، ١٩٨٦، ص ٣٨.

(٤٥) أ.ب. كلوت بك، المرجع السابق، ص ٤٢٦.

(46) Burckhardt . op. cit, p 459

(٤٧) حسن أحمد يوسف نصار: قبائل البدو في مصر ١٨٤٨ – ١٩٥٢، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الآداب، جامعة عين شمس، ص ٢٢٤.

(٤٨) بطاقات الدار: درج ١٧٦ انعامات، من قلم الملكية إلى كامبل بك، ٢٥ ربيع الآخر، ١٢٥٩هـ/ ١٨٤٣م.

(٤٩) إيمان محمد عامر: العربان ودروهم في المجتمع المصري في النصف الأول من القرن التاسع عشر، الهيئة المصرية للكتاب، القاهرة، ١٩٩٠، ص٩٩.

(٥٠) سجلات المعية السنية عربي: سجل ٤٦، ص٤٣ وثيقة ٨٥، ٥شوال ١٢٦٦هـ/ ١٣ أغسطس ١٨٤٩م.

(٥١) بطاقات الدار: درج ١٧٣، من المعية إلى الكتخدا بك، ١٢٥٦هـ/١٨٤٠م.

(٥٢) إيمان محمد عامر: المرجع السابق، ص ٢٠٠.

(٥٣) محفظة ٢ معية سنية تركى، ملخصات الأوامر المستخرجة من الدفاتر، ٢٠ ذى الحجة ١٢٤٦هـ/ ١٨٢١

(٥٤) سيد حفني، وآخر: المرجع السابق، ص١١.

(٥٥) جمال حمدان: المرجع السابق، ص ٢٢.

(٥٦) فؤاد فرج: المرجع السابق، ص ٣٤٠.

(٥٧) دنذار: محافظ القلعة، أنظر محمد علي الأنسي: الدراري اللامعات، قاموس تركي عثماني- عربي، بيروت، ١٣١٨هـ، ص ٢٥١.

(٥٨) عبد الحميد حامد سليمان: الموانئ المصرية في العصر العثماني، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٩٥، ص ١١٠.

(٥٩) عبد العزيز محمد الشناوي: المرجع السابق، ص ٨٨.

(٦٠) حسام محمد عبد المعطي: العلاقات المصرية الحجازية في القرن الثامن عشر، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٩٩، ص ٥٧.

(٦١) محمد فؤاد شكري: الحملة الفرنسية وظهور محمد علي، دار المعارف، د.ت، ص ٨٤.

(٦٢) محمد فؤاد شكري وآخرون: بناء دولة مصر، المرجع السابق، ص ١٣١.

(٦٣) عبد العزيز الشناوي: المرجع السابق، ص ٩٦.

(٦٤) عبد الرحمن الرافعي: عصر محمد علي، جـ٣، الهيئة المصرية للكتاب، القاهرة، ٢٠٠٠، ص ٣٦٧.

(٦٥) محمد مجمود السروجي وآخرون: البحرية المصرية في مائة عام ١٨٦٣- ١٩٦٣، جامعة الإسكندرية، مطبعة الأهرام، ١٩٧٣، ص ٦١٢.

(٦٦) عبد العزيز الشناوي: مرجع سابق، ص ١٠٦.

(٦٧) إسماعيل سرهنك: حقائق الأخبار عن دول البحار، جـ٢، القاهرة، ١٣١٢- ١٣١٦هـ، ص ١٢٦.

(٦٨) محمد محمود السروجي وآخرون: المرجع السابق، ص ص ٦١٠، ٦١٢.

(٦٩) عبد الرحمن الرافعي: المرجع السابق، ص ٣٦٧.

(٧٠) عبد العزيز الشناوي: المرجع السابق، ص ١٠٦.

(٧١) محمد محمود السروجي وآخرون: المرجع السابق، ص ٦١١.

(٧٢) حسين العشي: المرجع السابق، ص ١٩.

(٧٣) عبد العزيز محمد الشناوي: المرجع السابق، ١٠٧.

(٧٤) عمر طوسون: صفحة من تاريخ مصر في عهد محمد علي، دار الكتب المصرية، القاهرة، ١٩٤٠، ص٦٤.

(٧٥) عبد الرحمن الجبرتي: المرجع السابق جـ٧، ص ٢٤٢.

(٧٦) لواء/أ.ح.م. محمد سمير منيب: تاريخ الجيش المصري في عهد محمد علي ١٨٠١ – ١٨٤٩، وزارة الدفاع، القاهرة، د.ت، ص ٨٨.

(٧٧) عبد الرحمن الجبرتي: المرجع السابق، جـ٨، ص ٤٢٩.

(٧٨) محفظة ٩٩ أبحاث: دفتر ٧٨٩، وثيقة ٢٣، ٢٩ صفر ١٢٥٠هـ/ ١٨٣٤م.

(٧٩) عبد العزيز الشناوي: المرجع السابق، ص ص ١١٣، ١١٤.

(٨٠) جلال يحيي: مصر الحديثة (١٨٠٥– ١٨٤٠)، الهيئة المصرية العامة للكتاب، فرع الإسكندرية، ١٩٨٣، ص ٣٦١.

(81) L' Archive Francais, Registre No 13, Registre No 3, page 1.

(٨٢) حلمي أحمد شلبي: فصول من تاريخ تحديث المدن في مصر ١٨٢٠ – ١٩١٤، الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٨٥، ص ٢٢.

(83) L' Archive Francais, Registre No 13, Registre No 3, page 1.

(٨٤) جلال يحيى: المرجع السابق، ص ٣٦١.

(٨٥) إلهام ذهني: المرجع السابق، ص ٣٦١.

(٨٦) ب.س جيرار: الحياة الاقتصادية في مصر في القرن الثامن عشر، من موسوعة وصف مصر، ترجمة زهير الشايب، مجلد٤، جـ١، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ٢٠٠٢، ص ٥٧٥.

(٨٧) انظر ملحق رقم (٨).

(٨٨) على باشا مبارك: المرجع السابق، جـ١٢، ص ٩٣.

(٨٩) محكمة السويس، مضبطة السويس، دعاوى وإشهادات: سجل ل٩/ ١٧/ ١، ٦ محرم ١٢٤٦هـ/ ١٨٣٠م.

(٩٠) ب. س جيرار: المرجع السابق، ص ٢٧٥.

(٩١) على باشا مبارك: المرجع السابق، ص ٧١.

(٩٢) محكمة السويس، مضبطة دعاوى وإشهادات: غرة ربيع الآخر ١٢٤٥هـ/١٨٣٠م.

(٩٣)محكمة السويس، مضبطة دعاوى وإشهادات: غرة ربيع الآخر ١٢٤٥هـ/١٨٣٠.

(٩٤) محكمة السويس، مضبطة دعاوى وإشهادات، ٧ صفر ١٢٤٦هـ/ ١٨٣٠.

(٩٥) على باشا مبارك: المرجع السابق، ص ٩٣.

(٩٦) نفسه: ص ٩٣.

(٩٧) سيد حفني وآخر: المرجع السابق، ص ٦١.

(٩٨) كلوت بك: المرجع السابق، ص ٢٣٣.

(٩٩) بيرتون: المرجع السابق، ص ٥٠.

(١٠٠) سيد حفني واخر: المرجع السابق، ص ٩٢.

(١٠١) ديوان مجلس الأحكام: دفتر مجموع إدارة وإجراءات، سجل ١٧٨، ص٣٦.

(١٠٢) وارد دواوين محافظة السويس، ل/ ٩/ ٨/١، ص ٥، وثيقة ٢٤، ١٨ رجب ١٢٦٣هـ/١٨٤٧م.

(١٠٣) صادر محافظة السويس، ل/٩/٢/٤، ص ١٧٤، وثيقة ١٧٣، ٦ صفر ١٢٦٥هـ/١٨٤٨م.

(١٠٤) صادر محافظة السويس، ل/٩/٢/٤، ص ١٧٤، وثيقة ٧٤، ٩ صفر ١٢٦٥هـ/ ١٨٤٨م.

(١٠٥) على باشا مبارك: المرجع السابق، ج٧، ص ٣٠.

(١٠٦) سجلات المعية السنية عربي: سجل ٥٩ ، ص٣٠، وثيقة ٩٥، من سعادة كتخدا إلى محافظ السويس، ٩ رجب ١٢٦٧هـ/١٨٥٠م.

(١٠٧) نعوم بك شقير: تاريخ سيناء القديم والحديث وجغرافيتها، مطبعة المعارف بمصر، القاهرة، ١٩١٦ ص ١٣٩.

(١٠٨) محفظة ٢٦ ديوان المعاونة، دفتر ٢٨٩، وثيقة ٥٩٤، من قلم الملكية إلى علي بك، ١٧ الحجة ١٢٥٩هـ/ ١٨٤٣م.

(١٠٩) سيد حفني وآخر: المرجع السابق، ص ٦٤.

(١١٠) انظرملحق رقم (٩) .

(١١١) عبد الرحمن الجبرتي: المرجع السابق، جـ٨، ص ٢٤.

(١١٢) السيد إبراهيم الشناوي: جغرافية السياحة في منطقة قناة السويس، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الآداب، جامعة الإسكندرية، ١٩٩٦، ص ٢٦٠.

(١١٣) جمال أحمد عمرو وآخر: تقرير عن قصر محمد علي، تفتيش السويس بالزقازيق، ص١.

(١١٤) ديوان المالية: صادر أقاليم، سجل ٦١٨، وثيقة ٥٩، ١٧ الحج، ١٢٦١هـ/١٨٤٥م.

(١١٥) جمال أحمد عمرو وآخر: المرجع السابق، ص٣.

(١١٦) جمال أحمد عمرو وآخر، المرجع السابق، ص ٣.

(١١٧) محفظة ١٣٨ أبحاث، دفتر ٤٦٨، ٢٩ صفر ١٢٦٥هـ/ ١٨٤٨م.

(١١٨) جمال أحمد عمرو وآخر، المرجع السابق، ص١.

(١١٩) تقرير هيئة الآثار المصرية، اللجنة الدائمة للآثار الإسلامية والقبطية، ١٩٨٨، ص١.

(١٢٠) على باشا مبارك: المرجع السابق، ص ٩٤.

(١٢١) سيد حفني ، وآخر: المرجع السابق، ص ص ٧٤، ٧٥.

(١٢٢) أحمد شفيق: مذكراتي في نصف قرن، جـ١، مطبعة مصر، القاهرة، ١٩٣٤، ص١٠٠.

(١٢٣) محكمة السويس، مضبطة دعاوى وإشهادات، ٢٤ صفر ١٢٤٦هـ/ ١٨٣٠م.

(١٢٤) محافظ الأبحاث، محفظة ١٠٠، دفترخانة الملكية من ١٢٢٦ حتى ١٢٤٨هـ/١٨١١-١٨٣٣م.

(١٢٥) على باشا مبارك، المرجع السابق، ص ٩٤.

(١٢٦) محكمة السويس، مضبطة دعاوى وإشهادات، ٦ محرم ١٢٤٦هـ/ ١٨٣٠م.

(١٢٧) على باشا مبارك، المرجع السابق، ص ٩٤.

(١٢٨) محكمة السويس، مضبطة دعاوى وإشهادات،٦ محرم ١٢٤٦هـ/ ١٨٣٠م.

(١٢٩) محكمة السويس، مضبطة دعاوى وإشهادات، ٦ محرم ١٢٤٦هـ ١٨٣٠م.

(١٣٠) سهير جميل: الآثار الباقية بشرق الدلتا، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الآثار، جامعة القاهرة، ١٩٩٤، ص ٢٣٨.

(١٣١) سجلات ديوان خديوي عربي: سجل ٥٤٩، صادر أقاليم، وثيقة ٩٤، ١٩ جمادى الآخر ١٢٦٣هـ/ ١٨٤٧م.

(١٣٢) من أول الجوامع المعلقة في مصر جامع الأقمر ٥١٩هـ/ ١١٢٥م، وجامع الصالح طلائع ٥٥٥هـ/ ١١٦٠م؛ انظر، سهير جميل: المرجع السابق، ص ٢٣٩.

(١٣٣) سهير جميل: المرجع السابق، ص ٢٣٩.

(١٣٤) وفاء عبد المتجلى: المرجع السابق، ص ١٧٣.

(١٣٥) علي باشا مبارك: المرجع السابق، ص ٩٤.

(١٣٦) مصطفى حراجي: المرجع السابق، ص ٩٧.

(١٣٧) ليلى عبد اللطيف: دراسات، ص ١١٦.

(١٣٨) عبد الغني زايد مازن وآخرون: تقرير شاهد القبر، تفتيش السويس بالزقازيق، ص ٣.

(١٣٩) على باشا مبارك: المرجع السابق، ص ٩٤.

(١٤٠) محمد الشافعي: المرجع السابق، ص١١.

(١٤١) سيد حفني وآخر: المرجع السابق، ص ٣٤.

(١٤٢) موسى موسى نصر: دور أهل الذمة في المجتمع المصري في العصر العثماني ١٥١٧- ١٧٩٨، رسالة دكتوراه غير منشورة، جامعة الإسكندرية، ١٩٨٤، ص ١١٠.

(١٤٣) نعوم بك شقير: المرجع السابق، ص ١٣٢.

(١٤٤) موسى موسي نصر: المرجع السابق، ص ١١٤.

(١٤٥) السيد إبراهيم عبد العزيز الشناوي: المرجع السابق، ص ١٢٨.

(١٤٦) موسي موسي نصر: المرجع السابق، ص ١٥٦.

(١٤٧) محكمة السويس، مضبطة دعاوى وإشهادات، محرم ١٢٤٥هـ/ ١٨٢٩م.

الفصل الثاني

اقتصاديات السويس
وآثارها الاجتماعية

الفصل الثاني

اقتصاديات السويس وآثارها الاجتماعية

لم يعرف اقتصاد السويس النشاط الزراعي؛ وذلك لجغرافية الموقع وطبيعة التربة، وعدم توافر مياه الري لهذه المنطقة[١] وقد أشار إلى ذلك بعض الرحالة الذين زاروها خلال تلك الفترة، يقول "كادلفين" إن المدينة تفتقر إلى المياه؛ ولذلك تندر فيها المساحات الخضراء، ولا يوجد بالمدينة حديقة واحدة حتى إن السكان لا يعرفون كل أنواع الخضروات والفواكه[٢] على الرغم من مبالغة "كادلفين" إلى حد ما في أن السكان لا يعرفون كل أنواع الخضروات والفواكه، فإن ذلك يوضح أن المدينة ينقصها مقومات قيام الزراعة، والتي من أهمها توافر المياه والتربة الخصبة؛ ولهذا اعتمد اقتصاد السويس على الصناعة والتجارة والسياحة ولا سيما الدينية منها.

النشاط الصناعي والحرفي

النشاط الصناعي

يعد النشاط الصناعي أحد عناصر النشاط الاقتصادي التي أديرت من خلال نظام طوائف الحرف، واعتمد هذا النشاط على تصنيع المواد الخام المحلية بما يخدم الاستهلاك المحلي في مدينة السويس أو مختلف نواحي مصر، باستثناء النذر من المنتجات

الصناعية التي كانت تجد أسواقًا مفتوحة لها خارج مصر[٣]، وكانت الصناعة في السويس بدائية، تعتمد في المقام الأول على القوة العضلية، وقد بقيت الصناعة حتى القرن التاسع عشر محافظة على تنظيمها وطوائفها التقليدية، برغم فقر العمال وانحطاط معيشتهم في القرن الثامن عشر[٤].

بيد أن صناعة السفن بالتحديد كانت تجد اهتمامًا من قبل الحكومة دون الصناعات الأخرى نظرًا إلى أهميتها في الحروب بصفة خاصة والتجارة بصفة عامة.

ويلاحظ أن المنشآت الصناعية كان حجمها صغيرًا؛ نظرًا إلى ضيق السوق وصعوبة المواصلات، وفي غالب الأحيان كان صاحب العمل يعمل فيها بمفرده، أو بمعاونة بعض الصبيان[٥].

وتعد صناعة السفن والمراكب وأدوات الصيد من الصناعات التي عرفتها السويس، بحكم خصوصية موقعها وإمكاناتها وهي صناعات عرفتها المدينة منذ عصور ماضية، حتى إن "صلاح الدين" استعان بخبرات أهل السويس في بناء السفن، وأصبحت مركزًا لصناعة سفن الأسطول[٦].

وعند مجيء العثمانيين إلى مصر اشتغل أهل السويس في صناعة السفن، وكانت ذات شقين: أحدهما لتصنيع السفن الشراعية للأهالي، والأخرى لصناعة السفن السلطانية، وكانت ترسانة بندر السويس تخضع لإشراف "أمير ترسانة بولاق"؛ وذلك لأن معدات المراكب والسفن المطلوبة للعمل في الأسطول العثماني بالبحر الأحمر كانت تعد فى ترسانة بولاق، ثم تحمل على ظهور الجمال إلى

ترسانة بندر السويس[٧]، وهناك يتم تركيبها التي أعدت مسبقا ببولاق لنقل تجارة البحر الأحمر وغلال الحرمين[٨].

وإبان الحروب الوهابية أقامت الحكومة عدة منشآت في السويس؛ ليقوم الصناع بتركيب أجزاء السفن بعد أن تنقل إليها من ترسانة بولاق على ظهور الجمال، ومن أهم السفن التي ركبت في السويس للعمل في الأسطول المصري "الإبريق" وهي واحدة من السفن الأربعة الكبيرة التي ركبت في ترسانة السويس[٩]، وهي نوع من السفن الحربية الخفيفة[١٠]، وتقدر حمولة كل منها بنحو مائة طن ويبلغ طولها واحدًا وعشرين ذراعًا، وهي ذات صاريتين[١١]، كما صنع بالسويس ثمانٍ وعشرين سفينة من نوع "القرويت،" وهي من السفن الحربية الكبيرة وهي وسط بين "الفرقاطة" و"الإبريق" [١٢] أما السفن التي صنعت من نوع "الفرقاطة" فهي أيضًا من السفن الحربية، وكانت تزود عادة بخمسين أو ستين مدفعًا، ومن أشهر الفراقيط التي أنشئت بالسويس "عطية الرحمن"[١٣] ومن السفن التي أنشئت بالسويس أيضًا "الأشاكيف"، وهي نوع من السفن الحربية الخفيفة، وتستعمل في نقل الذخائر[١٤] وقد صنع بالسويس منها خمس[١٥]، هذا خلاف الداوات وغيرها[١٦]، هذا إلى جانب وجود صناعة المراكب، وكانت من الصناعات الصغيرة التي يقوم بها بعض الأفراد في مدينة السويس، مستغلين أرضية الميناء، وهدوء المياه، وقلة عمقها وتصنع هياكل المراكب من الأخشاب المحلية مثل: الكافور والسنط والتوت، أما الجدران فتصنع من الأخشاب المستوردة كالصنوبر[١٧].

كما كانت تجرى بالسويس عمليات الصيانة للسفن والمراكب المصرية وغير المصرية، التي كانت تترددعلى ميناء السويس[١٨]، فعلى سبيل المثال تم ترميم المركب المسمى الزهرة المملوك لإبراهيم باشا من بندر جدة[١٩]، وكذلك ترميم الفرقاطة "عطية الرحمن" وقد تكلف تعميرها مبلغ أربعين ألف قرش[٢٠].

وقامت على هامش صناعة السفن عدة حرف وطوائف مختلفة كالحدادة، والقلفطة والخواصة، والخراطة وغيرها[٢١].

كما وجدت صناعة أدوات الصيد وهي من الصناعات الأساسية بالمدينة ويقوم بها الصيادون غالبًا في فترات تعطل الصيد، ولقد عرفت مدينة السويس صناعة الشباك والخيوط والحبال، والسنار[٢٢] وكذلك عرفت المدينة صناعة تمليح الأسماك[٢٣].

النشاط الحرفي

ترجع نشأة طوائف الحرف في مصر إلى العصر الروماني، إن لم يكن قبل ذلك بكثير[٢٤]، وقد ضمت الطوائف جميع فئات الشعب بلا استثناء أو تفرقة فكان ينضم إليها المسلمون والمسيحيون واليهود، وإليها كان الرعايا يميلون إلى إظهار ولائهم لشيخ الطائفة أكثر من إظهاره إلى السلطة الحاكمة[٢٥]، ويعد نظام طوائف الحرف الصناعية في القرن التاسع عشر أهم وحدة لتنظيم السكان في المدن من النواحي الإدارية والمالية والاقتصادية وشمل هذا النظام جميع الصناعات فهناك طوائف للنجارين وعمال البناء والحدادين وغيرها[٢٦].

ويتلخص هذا النظام في أن لكل طائفة شيخًا يرأسها، وهو ينتخب من أعضاء الحرفة الأكفاء وتعينه الحكومة شكليًا، وفي كثير من الأحيان كان منصب شيخ الطائفة يظل وراثيًا في أسرة معينة طالما أنها محافظة على كفاءتها في ممارسة المهنة وهو يعد حاكم الطائفة ويجمع وظائف رئيس وأمين الصندوق وكاتب الحرفة(٢٧)، ومن أهم الأعمال المنوط به أنه يتولى جمع الأموال التي تفرضها الحكومة على الصناع ثم يقوم بتوريدها إلى الحكومة(٢٨)، كما أنه يتولى توزيع الضرائب المفروضة على أعضاء طائفته حسب موارده(٢٩)، كما أنه يعطي تصاريح لأعضاء الحرفة بنوع مهنتهم ومرتبهم، وإذا حدث أن أحد رجال الطائفة أشتغل بأجرة زائدة عن المبينة في شهادته جاز لشيخ الطائفة أن يطلب من الحكومة عقابه وحبسه(٣٠)، وكان مسئولاً عن دفع ما هو مفروض على جميع أعضاء طائفته من إتاوة أو فردة الرأس، أما الأعضاء فليسوا مسئولين شخصيًا أمام الحكومة، كما أنهم في مأمن من أعمال الابتزاز التي كان من الممكن أن يتعرضوا لها لو أنهم لم يكونوا أعضاء في الطائفة نتيجة لجشع موظفى الحكومة(٣١).

وكانت هناك هيئات تساعد شيخ الطائفة منها: النقيب ويعد العنصر المنفذ لأوامر شيخ الطائفة، ثم المعلم أو الأوسطي، ويشكل جزءًا أساسيًا من الطائفة، والعريف الذي كان يصاحب المعلم مدة لا تقل عن ٣-٥ سنوات يتعلم فيها فنون الصنعة، ولا يجوز له ترك معلمه كما لا يجوز للمعلم أن يطرده خلال تلك المدة، ولا يقبله معلمه إذا تركه خلال تلك الفترة، وأخيرًا الصبي الذي كان يصاحب المعلم

لمدة تصل إلى سبع سنوات حتى يتحول إلى عريف[٣٢]، ويصبح بعد ذلك عاملاً يستطيع أن يعمل مقابل أجر يومي أو شهري زهيد، والمعلم وهو الذي يشهد للصبي بتقدمه وبأنه أصبح أهلاً للترقية[٣٣].

ونظرًا إلى أن التنظيم الطائفي كان تنظيمًا اجتماعيًا واقتصاديًا، والطائفة منظمة اجتماعية، واقتصادية شبه مستقلة، فقد كان لكل طائفة أو حرفة دستورها غير المكتوب من العادات والتقاليد الموروثة، وكان الهدف من تلك النظم الطائفية التي اتخذتها كل طائفة، المحافظة على سرية الصناعة أو الحرفة في نطاق محدود، أو سرية أو أسرات محدودة [٣٤]، ومن طوائف الحرف المتصلة بالصناعة منها:

١- حرفة الصيد

لقد تنوع الصيد في السويس ما بين صيد بحري تمثل في صيد الأسماك، وآخر بري تمثل في صيد الظباء والغزلان، أما حرفة صيد الأسماك فتعتبر من الحرف الرئيسية القديمة التي اشتهر بها أهالي السويس، وذلك نظرًا إلى وقوعها على البحر الأحمر ولقد حدد "جيرار" مناطق صيد الأسماك بأنها في الحزام الشرقي للمدينة بالقرب من رصيف مبني بحجارة من الدبش[٣٥].

وكان الصيادون يقومون بصيد الأسماك وتمليحها قبل أن تباع [٣٦]، وقد قدر "على مبارك" صيادي السمك والسماكين بالمدينة بثمانية وأربعين صيادًا وأربعين سمّاكًا[٣٧].

وبجانب الصيد البحري وُجِدَ أيضًا الصيد البري كالظباء وغيرها، وقد أوجدت صيد الظباء مرتعًا لعشاق الصيد، وكذلك صيد الغزلان، وكان الصيادون يستخدمون البنادق في الصيد، ومنهم من كان يصطادها بإيقاد النار ليغشى بصرها فيسهل الانقضاض عليها[٣٨].

٢- حرفة الجزارة

الجزارون في السويس قليلو العدد فقد بلغ عددهم بها ثلاثين جزارًا[٣٩]، ويفسر كلوت بك ذلك بأن الشعب المصري بصفة عامة يتناول اللحوم بقلة شديدة؛ حيث يتضاءل نصيب الفرد من اللحم أو السمك مقارنة بنصيبه من الخبز، كما يقل نصيبه من الخبز عن نصيبه من الفول [٤٠]، وقد أطلقت عليهم الوثائق اسم القصابين في أحيان كثيرة[٤١].

٣- الحلاقون

لعب الحلاقون دورًا مهمًا في هذه الفترة نظرًا إلى أن الحلاق كان لا يكتفي بمهنة الحلاقة، بل كان له دور في وصف بعض الأدوية، وكانت طريقتهم تبعث على الملل[٤٢]، وبلغ عدد الحلاقين في المدينة اثنين وعشرين حلاقًا[٤٣] ويمتاز الحلاقين بالحذق والرشاقة في مهنتهم وقد تفوقوا على أقرانهم في البلاد الأخرى في حلاقة الشعر بالموس[٤٤].

٤- النجارون

أجود أنواع الأخشاب الشائعة الاستخدام في النجارة هي أخشاب اللبخ والنبق والجميز والسنط الذي ينمو حول السويس، وفيما

خلفه لنا قدماء المصريين من المصنوعات الخشبية الدلالة الواضحة على أنهم لم يستعملوا من الأخشاب إلا ما ذكرنا، فيلجأ المصريون إلى استيراد الأخشاب من ترستة والبندقية وبلاد الشام(٤٥).

وقد أوضحت الوثائق أن النجارين كانوا يصنعون السفن وكان لهم شيخٌ يطالب بحقه وحقوق طائفته مثلما فعل أحمد رشدي "شيخ طايفة النجارين المستخدم في أشغال السفاين الميرية بالسويس وزميل له "شيخ الجلافطة" أن مرتب كل منهما ثلاثة ونصف قرش فقدما شكوى وطالبا بزيادة أجورهما(٤٦).

وكذلك صنع النجارون الكثير من الصناعات الخشبية المعروفة في ذلك الوقت بالسويس كصناعة الضبب أو المزاليج (الأقفال الخشبية) حيث أن أغلب الأبواب لا تغلق إلا بمزاليج(٤٧) وقدر عددهم بالسويس بأكثر من عشرين نجاراً(٤٨).

٥- الخراطون

كانت هناك طائفتان من الخراطين: إحداهما تخرط الأخشاب، والأخرى تخرط الحديد، وكان خراطو الأخشاب يقومون بخرط النوافذ والمشربيات وغيرها(٤٩).

وعلى الرغم من أن أدواتهم كانت بسيطة، فإنهم بلغوا من الحذق والمهارة وخفة اليد وضبط حركاتها في صناعتهم مبلغاً يمكن معه القيام بأدق الأعمال التي تعهد إلى كفاءتهم(٥٠)، وقد وجد بالسويس سبعة نشارين وثلاثة خشابين وعشرين كساراً للخشب(٥١).

٦- البناؤون

يذكر "كلوت بك" أن المباني تبني من المواد الرديئة النوع والدبش الصغير، ويدخلون في داخل الجدران عوارض من الخشب لتمكينها، مع أنها تمنع أجزاء الجدران من التلاحم وتأليف كتلة واحدة لا تشوبها شائبة، أما أسقف المنازل فيعهد بها إلى أناس متخصصين في ذلك؛ حيث إنهم يربطون بعروق السقف الخشبية البوص منضمًا بعضه إلى بعض ثم يفرشون عليه حصيرًا ينشرون فوقه طبقة من المونة(٥٢)، ولكن البناء في السويس يختلف إلى حد ما حيث أنها كانت تشتهر بنوع معين من البناء يطلق عليه "الطريقة البغدادلي" وهو عبارة عن حشو فراغات الخشب بالطوب والمونة، مما يجعل الدار أو المبنى على شكل قفص متماسك ولعل ما يميز مهارة وإتقان فن البناء بالمدينة وجود قصر محمد علي إلى يومنا هذا، وكذلك كنيسة الأروام الكاثوليك، وكذلك بقاء المنزل الذي نزل فيه نابليون أثناء وجود الفرنسيين في مصر(٥٣)، وقد أحصى " علي مبارك" عدد البنائين في المحافظة بتسعة وعشرين بناءً وستة وعشرين حجارًا(٥٤).

٧- المكارية (الحمارون)

تعتبر هذه الحرفة من الحرف الدنيئة، وقد كانت مكانتهم الاجتماعية متواضعة، وكانوا ينضمون إلى صفوف الباعة (المتسببين) والشيالين والحرفيين(٥٥)، وقد اكتظت السويس بالمكارين لأنها كانت وسيلة النقل المتوفرة للتنقل من مكان إلى مكان، وقد قدر عددهم بسبعة وستين حمارًا(٥٦)، وكانت لهم طائفة وشيخ متحدث عنهم وسوق خاص بهم، ولم تكن الطوائف التي ينتظم فيها الحمارون

تقل عن أربع طوائف: ثلاث لنقل النساء والرجال، والرابعة لنقل الأمتعة والأشياء. وإن كان الجمالون على وجه الخصوص "الشواغرية" قد تخصصوا في نقل الأمتعة والبضائع، وشكلوا طائفة واحدة عرفت بطائفة الجمالة، ولم تستخدم البغال والخيول إلا الخاصة، فالمشايخ والتجار استخدموا البغال ولم يكن من حق الأوربيين وأبناء الأقليات اليهودية والمسيحية أن يستخدموا سوى الحمير(٥٧)، وكانت الحيوانات التي تؤجر تقف جاهزة في محطات وأهمها "موقف الحمارة وموقف الجمال" وكانوا يتقاضون أجورهم حسب طول المشوار واستمر ذلك طوال عصر محمد علي(٥٨)، وقد وجدت بالسويس طوائف حرفية أخرى: كطائفة المراكبية والحلوانية والخياطين والعتالين والحدادين وغيرها.(٥٩)

النشاط التجاري

أ- التجارة الداخلية

اكتسبت السويس أهميتها التجارية من كونها نهاية الطريق البري عبر مصر، ومن ثم تنوعت الأنشطة التجارية بالمدينة ووجدت بها كثير من المنشآت التجارية، التي أديرت من خلالها حركة التجارة الداخلية والخارجية كالأسواق، والوكائل، والدكاكين.

١- الأسواق

السوق هو المكان المعد للبيع والشراء، سواء أكان خاصًا، أم عامًا مرخصًا به من قبل الحكومة، يلتقي فيه البائعون والمشترون لقضاء حاجتهم، ومنها الأسواق الأسبوعية، والأسواق الدائمة التي

تعقد يوميًا(٦٠)، وكان على البائعين دفع ضـــريبة للـــسوق مقابـــل عـــرض سلعهم للبيع(٦١)، وهذه الأسواق عبارة عن شوارع مغطاة فـــي كثيـــر مـــن النواحي حتى تقي الناس حرارة الشمس وتوجـــد الـــدكاكين علـــى جـــانبي الشارع، حيث يعرض التجار بضائعهم فيها(٦٢).

ومن أســـواق الـــسويس الرئيـــسية "ســـوق الدشيـــشة الكبـــرى"، وكانت حوانيته وحواصلة ضـــمن أوقـــاف الدشيـــشة التـــي كـــان يـــرتبط إيرادتها بنفقات الحرمين الشريفين.(٦٣)

وكذلك وجد بالسويس أسواق موســـمية، ومنهـــا مـــا يقـــام حـــول أضرحة الأولياء أثناء زيارتها بمناسبة خاصـــة هـــي مولـــد الـــولي، مثـــل مولد الغريب والتكروري، كذلك أثناء موسم الحج، حيث يقـــام فـــي بدايـــة موسم الحـــج وينتهـــي بانتهائـــه، وقـــد اســـتغل التجـــار هـــذه الأســـواق الموسمية استغلالاً كبيرًا وذلك لرواج تجارتهم(٦٤).

هذا وقد قدر "على مبارك" عـــدد الأســـواق فـــي الـــسويس بـــستة أسواق، منها الأسواق المتخصصة في بيـــع المنتجـــات المتـــوفرة بالمدينـــة كسوق الشوام الذي خصص لبيـــع أصـــناف البـــضائع الـــشامية(٦٥)، كمـــا عثرنا من خلال الوثائق على وجود سوق الحراج الـــذي كـــان مخصـــصًا لبيع الأمتعة، وسوق الـــسمان(٦٦)، وكـــذلك ســـوق للؤلـــؤ والـــصدف(٦٧)، ومن الأسواق المتخصصة الأخـــرى ســـوق لتجـــارة الإبـــل(٦٨)، وســـوق للبغاء وسوق للغلال(٦٩)، وكانت توجد به كل أنواع الحبـــوب مـــن حنطـــة وذرة وفول، وسوق الـــدجاج وغيرهـــا(٧٠)، وســـوق الرقيـــق الـــذي كـــان يأتي إليها من الحبشة عن طريق مينائي مـــصوع وزيلـــع؛ حيـــث ينقلـــون في مراكب شراعية إلى السويس، ونظرًا إلى كثرة عـــدد الرقيـــق الـــوارد

إلى المدينة، فإن تجارة الرقيق قد ازدهرت بها؛ مما أدى إلى حالة رواج اقتصادي[٧١].

٢- الوكائل

عرفتها مصر منذ أوائل العصر الفاطمي، وقد أطلقت على العمارات التي أعدت لتكون سكنًا للتجار ولحفظ بضائعهم، وقد ينشئها الأفراد أو الحكومة[٧٢].

والوكالات بشكل عام لا تختلف عن بعضها البعض، إذ هي عبارة عن أسوار مستطيلة الشكل طول ضلعها أربعين إلى خمسين مترًا[٧٣]، وبداخل هذه الأسوار كانت تقام مجموعة من الأبنية حول فناء مربع يحتوى في وسطه حوض ماء وحوله مخازن فسيحة مسقوفة بالحجر كيلا تؤثر فيها نار الحريق[٧٤]، وللفناء عادة منفذان أو ثلاثة، وتوجد المحلات التجارية في الدور الأرضي، وأما الأدوار العليا من هذه الوكالات فتقسم إلى غرف وحجرات ينزل فيها الغرباء من التجار[٧٥].

أي أن الوكالة كانت بمثابة خان أو فندق للتجارة، وكان يعهد بحراسة الوكائل إلى حراس أمناء[٧٦]، والوكالة مركزًا للتجارة وغالبًا ما تستمد اسمها من نوع النشاط الذي كان يمارس فيها كوكالة السمان، ووكالة الصابون[٧٧]، ووكالة الزيت، ووكالة الذخائر[٧٨]، وقد تعددت الوكائل بالسويس، حيث قدر عددها في أواخر القرن الثامن عشر بما يتراوح بين ثماني عشرة وعشرين وكالة[٧٩]، خصص جزء منها لسكنى التجار والأغراب[٨٠] وجزء آخر استخدم كمخازن لبضائعهم[٨١] وتدار هذه الوكائل عن طريق أصحابها أو وكلاء عنهم[٨٢].

ومن أشهر وكائل السويس وكالة "البهار" التي اختصت بتجارة البن والصمغ العربي والبخور والبهارات والعقاقير والأقمشة[٨٣]، وكانت توجد بميدان البهار[٨٤]ووكالة "الحاج علي الجزايرلي" والتي عرفت بوكالة الزيت، وتقع هذه الوكالة بخط العلوة والتى كانت في الأصل شونة ضمت من الخارج خمسة حوانيت وبابًا كبيرًا، وبها أيضًا أحد عشر حاصلاً، ومكونة من أكثر من طابق، وقد أنشأها الحاج علي في سنة ١١٨٣هـ/ ١٧٩٦م[٨٥] وكانت تؤجر أجزاء منها للتجار؛ للسكن أو كمخازن في أجزاء أخرى[٨٦]، وهي من ضمن وقف المرحوم على بك الأمير.[٨٧]

أما "وكالة الزيت"، والتي تقع بحارة الشيخ فرج، المواجهة لمسجد الجعفري بسوق الماء، وقد كانت تحتوي على ثمانية حوانيت، وجميعها مؤجرة للسكن، وعند بيع هذه الحوانيت التي هي إرث عائشة بنت المرحوم السيد مراد الكيال إلى الوكيل عباس عاشور بلغت قيمتها ١٦٠ ريالاً[٨٨].

أما وكالة "خاسكي سلطان" فهي من بين أوقافه، وكانت هذه الوكالة تحتوي على حواصل وحوانيت، أما الحواضل فكانت مسكنًا للخواجة نابلدي، يدفع إيجارها ١٢٥ قرشًا شهريًا، أما الحوانيت التي كانت على باب الوكالة فكانت سكنًا أيضًا بإيجار ١٥ قرشًا شهريًا[٨٩]، ومن بين الوكالات وكالة "على بك" وهي من ضمن أوقاف المرحوم على بك، وكانت مؤجرة سكنًا لأولاد الشيخ حجازي[٩٠]، هذا بالإضافة إلى وكالة "الشرايبي" التي اشتراها محمد النقادي بالسويس عام ١٢٤٨هـ/ ١٨٣٢م، والتي وجدت بحارة الشوام[٩١].

وهناك وكالة "المعلم حنين" في حارة النصارى[٩٢] ووجدت وكائل أخرى منها : وكالة بحارة الكيال ووكالتان برقعة الغلة، ووكالة بميدان المحافظة[٩٣].

٣-الحوانيت (الدكاكين)

تتميز الحوانيت بصغر حجمها، فقد تتكون من مساحة مربعة الشكل أو حجرة صغيرة، يتراوح ارتفاعها بين ستة أو سبعة أقدام، وعرضها ما بين ثلاثة وأربعة أقدام تقريبًا[٩٤] ويكدس التاجر بضاعته كلها في ذلك المسطح الصغير ويحتفظ في مقدمة الحانوت بمكان يشبه المصطبة، يجلس عليها من يتردد عليه من العملاء والأصدقاء للمساومة أو الحديث، ولقد كانت الحوانيت في ذلك الوقت مراكز إخبارية واجتماعية[٩٥] هذا وقد انتشرت الحوانيت في كل أرجاء السويس وتحديدًا في الشوارع التي بها الأسواق والوكالات [٩٦]حتى إن سوق العطارين وحده كان به خمسة وثلاثون حانوتًا[٩٧].

هذا وقد أسهم نظام المنشآت التجارية المتخصصة سواء – الوكائل أو الأسواق أوالحوانيت – في توحيد الأسعار، وإمكانية المراقبة التامة على البضائع والموازين والمكاييل، زيادة المبيعات[٩٨]، وأيضًا المنافسة التجارية[٩٩].

هذا وكان التجار الأجانب يسكنون بالقرب من هذه المنشآت – في الوكالات والحوانيت مما سهل عليهم عقد الصفقات وتصريف التجارات[١٠٠] وإدارة هذه المنشآت، وضمان حسن الإشراف والرقابة، ومن ثم أدت هذه العوامل إلى تأثير إيجابي على كل من التاجر والمستهلك.

ولأهمية السويس التجارية فقد انتعشت بها سوق العقارات، والمنازل والحوانيت، وكان الشراء والبيع في العقارات يتم مباشرة بين البائع والمشترى فى وجود الشهود والحاكم الشرعى الذى يسجل العقد، وإما عن طريق الوكلاء سواء كانوا عن البائعين أو المشترين وكان لا بد لهؤلاء الوكلاء أن يحصلوا على مستند بهذه الوكالة من المشتري والبائع في وجود شهود(١٠١).

وكان البيع والشراء المباشر أو عن طريق الوكلاء لا يتم إلا بعد أن يسجل بالمحكمة، وفى حالة الشراء بدون وكيل كان لا بد أن يوضح في العقد "اشترى بماله دون مال غيره"(١٠٢) وأن المبلغ دفع نقدًا وقت الشراء أو البيع(١٠٣) ويقر المشتري أنه اشتري كذا بكذا، كما يقر البائع بعت كذا بكذا(١٠٤).

وفي حالة وجود وكيل للمشتري، فيذكر في العقد اشترى فلان بطريق الوكالة الشرعية عن فلان(١٠٥) ويذكر دفع المبلغ من يد الوكيل إلى يد البائع(١٠٦) ويقر أيضًا المشتري اشتريت كذا بكذا وبدورة البائع يقول بعت كذا بكذا(١٠٧).

كما ينص – أحيانًا – عقد البيع على استلام البائع الثمن نقدًا، وأن المشتري قد استلم سلعته (١٠٨) وإذا كان العقار المشترى منزلاً كاملاً – في هذه الحالة – تذكر الوثيقة مواصفات المنزل بالتفصيل وبكل دقة وتحديد حدوده الأربعة(١٠٩)، وأحيانًا يشتري أحدهم حصة في منزل أحد الأهالي، فكان لا بد في هذه الحالة أن يثبت البائع أن هذه الحصة قد آلت إليه عن طريق الإرث الشرعي أو الشراء، ويصبح بعد ذلك المالك الجديد له الحق في بيع أو هبة أو إجارة ملكه الجديد ويتصرف فيه كما يحلو له(١١٠).

كما وجدت عقود لبيع وشراء الحوانيت سواء بالطريقة المباشرة أو بطريقة الوكالة، وكانت تطبق نفس الطريقة التي كانت تطبق في حالة بيع أو شراء منزل، ولكن بعض الحوانيت كان يستغل للسكن وبعضها الآخر يستخدم للبيع والشراء فقط[١١١].

وقد عثرنا على عقد بيع لشخص يبيع عن نفسه وعن والدته بعد أن أعطت له والدته توكيلاً بالبيع وذلك في حالة مصطفى سالم عطا الله إلى الحاج محمد الشيخ أحمد النزهي فإنه قد باع عن نفسه وعن والدته خضرا بنت المرحوم مصطفى لوطية المنزل الكائن بخط حارة الشوام وقد قدر ثمنه عند البيع سبعون ريال كل ريالٍ تسعون نصف فضة[١١٢].

وفي بعض حالات عقود البيع والشراء كان يبيع الزوج لزوجته منزلاً أو حصة من منزل فكانت تستخدم نفس الطريقة التي كانت تطبق على الأغراب كأي عقد آخر[١١٣].

٤ – السويس وتجارة مصر الداخلية

كانت تجارة السويس تجري في أسواق أسبوعية أو دائمة الانعقاد؛ حيث كان تجار السويس يتبادلون فيها السلع مع تجار المدن الأخرى، ونظرًا إلى الطبيعة الجغرافية لمدينة السويس، وعدم وجود قطاع زراعي بها، فقد اعتمدت بشكل أساسي في تدبير مواردها الغذائية على الأقاليم والمحافظات القريبة منها، فقد أمدت بلبيس (التابعة لإقليم الشرقية) السويس بمنتجاتها من الطيور والبيض والأغذية[١١٤]، كما كانت تأتيها من إقليم الشرقية أيضًا الغلال،

وتحديدًا من قسمي ههيا وبلبيس، وكـان المحـافظ يقـوم بتوزيعهـا علـى الأهالي بأثمانها، ثم يرسل إلى ناظر هـذين القـسمين أثمانهـا[١١٥]، وفـى حالة عدم وجود ما يكفي من الغـلال فـي هـذا الإقلـيم، كانـت ترسـل الغلال من شونة بولاق[١١٦].

ووجدت معاملات تجارية بين تجـار الـسويس وتجـار القـاهرة، فقد أرسل عبد القادر الغزى أشياء كثيرة مـن المحروسـة إلـى الـسويس، لأجل التجارة، وكانت هذه التجارة مزدهرة ولـم تـذكر الوثـائق مـا يـدل علـى نـوع هـذه التجـارة[١١٧]، كمـا وجـد وكـلاء لتجـار الـسويس بالمحروسـة[١١٨]، وازدهـرت تجـارة الراونـد بـين تجـار الـسويس والجمالية، فقد كانت ترسل من السويس، وقد اشـتهر بهـذه التجـارة مـن السويس نقوله قسطة مع التاجر سـالم الحـضرمي مـن تجـار الجماليـة وكثيرًا ما تحدث حالات للسرقة لهذه التجارة فـي الطريـق مـن الـسويس إلى القاهرة[١١٩].

كما كانت هناك علاقات تجارية مـع سـيناء؛ فكـان بـدو سـيناء يتاجرون بـالفحم النبـاتي فـي أسـواق الـسويس[١٢٠] ويـشترون منهـا الأقمشة والحبـوب[١٢١] والـبن والـسكر وغيرهـا، خاصـة فـي موسـم الحج[١٢٢]، وكان أهل الطور يجمعون المَـن فـي أحقـاف صـغيرة مـن صفيح، ويبيعونه للسياح فـي الـسويس، وكانـت الـسويس سـوقًا لـبلح سيناء الذي قام البدو على إعداده للتسويق فـي الـسويس بعـد أن أقـدموا على تفريغه من النـوى، وحـشوه بـاللوز، وتعبئتـه فـي أجربـة تـسع الواحدة رطلاً أو نصف رطل[١٢٣]، وكان تجـار الـسويس يـشترون مـن أسواق نخل الإبل والغنم والسمن[١٢٤].

أما شجر الأثل أو الكرز اللازم لشرب الدخان فكان يقوم بشرائه أهل سيناء من السويس[١٢٥] ووجدت معاملات تجارية بين السويس ورشيد والإسكندرية منذ العصر العثماني[١٢٦]، وكثير من أهالي الوجه القبلي والبحري الذين كانوا يعملون بالزارعة كانوا يذهبون إلى السويس للعمل في التجارة، فكان لا يسمح لهم بذلك إلا بعد تحضير المحصول أو بعد حصاده، وكان لا بد لهم أيضًا – قبل السماح لهم بالعمل بالتجارة – أن يحصلوا على براءة من مديريتهم، يثبتون فيها أنهم ليس عليهم ضرائب للحكومة، وإلا يقبض عليهم ويعادوا من حيث أتوا[١٢٧].

ب- السويس وتجارة مصر الخارجية

ساهم نشاط تجارة مصر الخارجية في النصف الأول من القرن التاسع عشر في ازدهار الحركة التجارية بالموانئ المصرية، لا سيما ميناء السويس بحكم موقعها على البحر الأحمر، الذي بدأت السفن الغربية في ارتياده، ولا سيما سفن شركة الهند الشرقية الإنجليزية، التي اهتم محمد علي بتشجيعها على التردد على الميناء والمرور عبر مصر بدلاً من طريق رأس الرجاء الصالح، ولا سيما بعد أن أدخل محمد علي حاصلات زراعية جديدة ازداد الطلب عليها في السوق العالمية كالقطن[١٢٨] وانتشار الأمن، واحترام قواعد المعاملات بعد أن أصدر محمد علي أوامره بتوحيد الموازين والمكاييل بين الميرى والأهالي، وذلك عام ١٢٥٠هـ/ ١٨٣٤م[١٢٩]، ثم إنشاء المحاكم التجارية للفصل في المنازعات بين المصريين والأجانب[١٣٠].

١ - التجارة مع الدول الأوربية

منذ أن تولى محمد علي حكم مصر عمل على تشجيع التجارة، خاصة مع الدول الأوربية، ومنها انجلترا التي كانت علاقتها التجارية مع مصر قوية، وقد ساعدت الظروف المحيطة بالبلدين على تقدم تلك العلاقات، كما توطدت علاقته بفرنسا عن طريق وكيله "فرازيلي"، الذي كان مقره مرسليا، وكان يقوم بتصدير القطن والحبوب إلى فرنسا، مقابل الجوخ والأسلحة وبعض المنسوجات الأخرى، ووجدت علاقة مشابهة مع أسبانيا، إذ كان لمحمد علي وكيل تجاري هناك. كما كان لمحمد علي نشاطًا تجاريًا مع تريسته و الولايات الإيطالية، مثل توسكانيا، وكان له وكيل في ترسته هو "بترو يوسف"(١٣١).

هذا بالإضافة إلى أن محمد علي شجع الأجانب على النزوح إلى مصر وحبب إليهم الإقامة بها، وضمن لهم الأمن على أموالهم وأرواحهم، مما أدى إلى انتشارهم في مدن مصر وقراها، يضاف إلى ذلك أن حكومته كانت تغض الطرف أحيانًا عن بعض تعدياتهم بشرط ألا يتعارض ذلك مع مصلحته، ويبدو أن محمد علي كان حريصًا على استمالة انجلترا وعدم إغضابها، وخاصة أنها كانت المستهلك الأول للقطن المصري، كما أنها كانت صاحبة اليد الطولى في البحار(١٣٢)، والأدلة على ذلك كثيرة منها: أنه وافق على التماس قنصلها بعدم تحصيل جمرك في السويس من صنف النيلة المستوردة إلى مصر بمعرفة التجار الإنجليز؛ لأنه لا يوجد في السويس خبراء لتثمين النيلة، كما إنه طلب من مأمور جمرك السويس أن يخبر

مأمور جمرك مصر بمقدار النيلة المرسلة، حتى لا يحدث تهريب[١٣٣]، كما صرح للخواجة جينجا بتأسيس شركة في السويس؛ لتأمين الأشياء والأمتعة المنقولة من السويس إلى الإسكندرية والعكس[١٣٤].

ومن ثم نجد محمد علي قد اتبع سياسة المرونة وعدم التشدد في تحصيل الجمارك[١٣٥] فتوضح لنا الوثائق عدم تمسكه في فرض الرسوم في بعض الأحوال، رغبة في ترويج التجارة المصرية، بل ألغى الرسوم في بعض الأحيان، والأمثلة على ذلك كثيرة منها: أنه خفض الجمارك إلى نصف في المائة على الأشياء والبضائع التي كانت ترد من الهند إلى السويس بمعرفة التجار الإنجليز لتصديرها إلى أوروبا رأسًا[١٣٦] وتطلعت فرنسا إلى أن تتعامل بالمثل، فوافق لتجارها بالمعاملة كأمثال التجار الإنجليز[١٣٧].

وعندما قدم القنصل الإنجليزي شكوى إلى محمد علي بشأن إلغاء الجمرك المقرر على البضائع الآتية من الصين باسم التاجر الإنجليزي "بركس"، فقد أرسل محمد علي باشا على الفور إلى محافظ السويس أن يوافق على ذلك، وأن يسجل أنواعها في كشف ويرسل بها لطرف شاهبندر[١٣٨] التجار المحروقي زادة[١٣٩].

وفى مارس ١٨٤٥ استخدمت فرنسا سفنَها في الخط الملاحي من الصين إلى السويس، فأصبحت ثاني دولة استخدمت هذا الطريق، باعتباره أقصر طريق بين الشرق والغرب[١٤٠].

وكان غرض محمد علي من تخفيض الرسوم هو ترغيب التجار الأجانب فى ترجيح هذا الطريق؛ لجلب الفائدة لأهالي القطر

المصري، وفي سبيل ذلك قام محمد علي بإصدار لائحة في عام ١٢٥٩هـ/ ١٨٤٣م بيَّنَ فيها الإجراءات المتبعة للبضائع والأمتعة، وكيف تحفظ وتعاين والرسوم المقررة عليها(١٤١)؛ وذلك لتسهيل نقل جميع أجناس البضائع والأشياء المرسلة من أوروبا والبلاد التركية إلى الهند، ومن الهند إلى أوروبا والبلاد التركية بطريق مصر(١٤٢).

ومع ذلك فإن مجاراة محمد علي للأوروبيين لم تكن مطلقة، فإذا تعارضت مصالحه مع مصالح هؤلاء وقف بجانب مصالحه، رافضًا أي ابتزاز أو محاولة للتدخل في أموره، فكان لا يستطيع أحدٌ من القناصل أو غيرهم أن يجرؤ على حمله على تغيير رأيه، وهناك أدلة كثيرة على ذلك منها: أنه في حالة امتناع وكلاء القناصل من دفع الرسوم الجمركية المقررة، فكان يرسل "بوغوص بك" إلى "كامبل" لإقناع وكيله عدم مخالفة النظام، حتى يمكن استمرار المودة بين الطرفين(١٤٣)، وكذلك عندما عقدت الدولة العثمانية مع روسيا معاهدة تجارية بمقتضاها تم تخفيض الرسوم الجمركية بينهما بواقع ٣%، ومصر تابعة للدولة العثمانية، فأرسلت انجلترا قنصلها لمحمد علي تطالبه بالمثل فرفض محمد علي ذلك(١٤٤) وذلك تأكيدًا على سيادة الدولة في العلاقات مع انجلترا.

ومن السويس كان يَتِمُّ تصديرُ منتجات أوروبا إلى جدة، خاصة الملابس القطنية والزجاج والصابون والحديد والصفيح والسكاكين والذهب والفضة إلى جانب الحبوب من مصر، وكانت السفن تحمل ثلاثه آلاف طن سنويًا من الحبوب وتزداد في موسم الحج(١٤٥) أما ما يصدر من مصر إلى أوروبا عن طريق السويس

فمنها: القطن وقصب السكر وكثيرٌ من السلع الـواردة مـن بـلاد العـرب والسودان، كما كانت مصر تصدر إلـى فرنـسا الـبن والجلـود والبخـور والصبر والتمر هندي، بالإضافة إلى الزنجبيل[١٤٦].

٢- التجارة مع شبه الجزيرة العربية

ـ الحجاز[١٤٧].

هناك علاقات تجارية بين مـصر والحجـاز سـابقة علـى القـرن التاسع عشر، وبعد أن استطاع محمـد علـي بـسطَ نفـوذه علـى معظـم الجزيرة العربية، اتجهت عنايته في تنـشيط حركـة التجـارة بـين مـصر والحجاز بتنظيم دخول وخروج تلـك التجـارة، ففـي سـنة ١٢٤٦هـ ـ ١٨٣٠م أمر محـافظ الـسويس "سـليمان أفنـدي" وأمـين جمـرك جـدة "محمود أفندي" بضرورة عمـل كـشوف ببيـان مقـدار ونـوع البـضائع التجارية والأرزاق أو النقود المتبادلة بين القـصير والـسويس إلـى جـدة، والتى ترد من جدة إلى السويس، كما نـص هـذا الأمـر علـى ضـرورة ختم الكشف بختم التاجر أو وكيله المعتمد، ويـتم الإعـلان بـذلك الكـشف عن صاحب البضاعة وصفته وبلده، ثم يخـتم الكـشف بعـد ذلـك بخـتم الجمرك بعد تحصيل الرسوم المقـررة، والتـصريح للبـضائع لإرسـالها، والتنبيه على تجار المحروسـة والتجـار الحـضارمة باتبـاع ذلـك فـي معاملاتهم التجارية التي مع مصر، وتحـصيل رسـوم جمركيـة مـضاعفة لمن يخالف ذلك[١٤٨]؛ ونتيجة لـذلك جـاهر معظـم التجـار بالـشكوى، لا سيما بعض تجار جدة وقدموا عريضة إلـى الـديوان الخـديوي، يلتمـسون فيها تعديل هذا القرار الذي يفرض عليهم أن يكتبـوا علـى كـل بـضاعة

يرسلونها إلى السويس اسم صاحب البضاعة واسم مستوردها، وعللوا شكواهم بأن البضائع المرسلة إلى السويس قد يكون صاحبها هنديًا أو يمنيًا، ولا يرغبون في إفشاء أسرارهم وتحركات بضائعهم التجارية، ولكن الديوان الخديوي رفض هذه الشكوى، وذكر أن المقصود من ذلك القرار معرفة صاحب البضائع الذي يدفع الرسوم الجمركية، وهذا لا يضر صاحب البضاعة إذا تم كشف اسمه وصفته، وإنما الضرر يقع على المتلاعبين بالتجارة، الذين يكتبون على البضائع أسماء وأوصافًا غيرَ أسمائهم ليهربوا ما يشاءون، ويدفعوا رسومَ الجمرك بالقدر الذي يريدونه(١٤٩) ويُفهم من الوثيقة أن تدوين أسماء التجار ومقدار البضاعة واسم الجهتين – المُرسِلة والمُرسَل إليها – يُسهل مهمة رجال الجمارك، وبذلك لا تتعطل التجارة، ولمنع عمليات التهريب.

صادرات مصر إلى الحجاز

وفيما يتعلق بصادرات مصر إلى الحجاز – عن طريق السويس – كانت تتمثل في الغلال، التي كانت تُرسَل إلى جدة وينبع ومنها إلى المدينة المنورة؛ حيث تُسلَّمُ إلى موظفي الحجاز ليجري بيعها بمعرفتهم على أن يكون ثمنها حسب القيمة الأصلية بدون أرباح، مع أخذ أجرة ومصاريف النقل(١٥٠)، وكانت الغلال تُنقَلُ على السفن الأميرية، وسفن التجار وفق نظام الدور، حتى لو كانت السفينة خاصة بمحمد علي أو ابنه إبراهيم باشا(١٥١).

ولتشجيع رؤساء السفن التي تشحن الغلال من السويس إلى الحجاز؛ فقد أعطى كل من يشحن مائة إردب من الغلال إردبًا ونصف(١٥٢).

ومن الملاحظ أن صادرات مصر إلى الحجاز اشتملت على المواد الغذائية الأساسية كالقمح والشعير والفول والعدس والدقيق وغيرها، وكانت من أكثر الأعداد تصديرًا هو القمح؛ حيث بلغت في عام ١٨٣٨م ٧٦٧٧ أردبًا، والشعير ١٥١٩٥ أردبًا، والعدس حوالي ١٩٠٧ أردبًا، بينما كانت أقل الصادرات هي البقسماط الذي ربما كان يباع للجنود المصريين بالحجاز الذين كانوا يشترونه بالإضافة إلى ما يصرف لهم من جانب الميري[١٥٣].

ولا يدخل في الاعتبار الكميات الكبيرة من الغلال التي كانت ترسل إلى الحجاز كمخصصات لأهالي الحرمين والمجاورين والفقراء وغلال الجنود واحتياجات الموظفين والأشراف[١٥٤] ووجهاء القوم الذين كانت لهم مرتبات ثابتة ترسلها مصر كل عام، فهذه الكميات مستبعدة من العملية التجارية اللهم إلا إذا ما كان يقوم به هؤلاء من بيع فاض احتياجاتهم؛ حيث خصص لهؤلاء من الفول فقط في سنة ١٢٤١هـ/ ١٨٢٥م خمسون ألف إردب، ومن الحنطة في سنة ١٢٥٣هـ/١٨٣٨م أكثر من ثلاثة عشر ألف إردب، وعشرة آلاف إردب من الشعير [١٥٥]، وبلغ ما أرسل من الغلال عن طريق السويس عام ١٢٦٣هـ/١٨٤٦م نحو ١٠,١٢٣ إردب أرزاق إلى الحجاز[١٥٦].

وقد احتاجت كميات الغلال الكبيرة - التي كانت تنقل من السويس والقصير إلى جدة وينبع - إلى أعداد كبيرة من الجمال، وصلت في بعض الأحيان إلى ألف جمل من ينبع البحر وحدها ليتم نقل الغلال بهذه الجمال إلى المدينة المنورة[١٥٧].

ومن البضائع التي لقيت رواجًا كبيرًا في الحجاز الأقمشة بأنواعها المختلفة كالبفتة والعادي التي بلغ ما أرسل منها في شهر شوال ١٢٦٣هـ/١٨٤٧م ٩٥١ ثوبًا، والعادي ٥٩٢ ثوبًا[١٥٨]، وقد وصل سعر الثوب ما بين ٤٥ – ٥٠ قرشًا[١٥٩]، وكذلك القطن والملبوسات القطنية والبورسلين الأوربي وخلافه بما قيمته ٤٢٥,٣٥٠ ريال فرانسة[١٦٠].

وكانت تجارة الكتب قد بدأت تلقى رواجًا بالحجاز بعد إنشاء مطبعة بولاق عام ١٨٢١م، وتشير الوثائق إلى استيراد الحجاز للكتب من مصر، وبيعها هناك للأهالي وربما لبعض الحجاج، ومن ذلك أنه قد عهد إلى محافظ السويس عام ١٢٥٥هـ/١٨٣٩م، بإرسال شحنة تجارية من الكتب المصرية قام بإعدادها مديرُ ديوان المدارس إلى الحجاز؛ لبيعها هناك لمن يريد شراءها، وقد اشتملت شحنة الكتب على ستين عنوانًا، من كل عنوان خمسة وعشرون نسخة، فيكون المجموع ألف وخمسمائة كتاب، وقد أسند إلى محافظ جدة عملية تنظيم بيعها والعناية بها، وسرعة إرسالها من السويس حتى لا تُتلَف، وإلا يلتزم بتعويض أثمانها[١٦١]، وهذا العدد يعد كبيرًا في حد ذاته إذا علمنا أن عَدَدَ المتعلمين القارئين كان قليلاً – إلى حد ما – سواء في مصر أو في الحجاز حينئذ (العقد الثالث من القرن التاسع عشر)[١٦٢].

كما شملت الصادرات الزيتون والخل[١٦٣]، والسمن والزيت الحار[١٦٤] وكذلك الزيت لإنارة قناديل الحرم الشريف[١٦٥] والخرنوب والحمص[١٦٦].

واردات مصر من الحجاز عبر السويس

ساهم ميناء السويس في تزويد مصر بالسلع الواردة من الحجاز والتي تنوعت فشملت البن والجلود والحناء والأغنام.

وكان **البن** ينتج في اليمن ويُجمع في جدة، ومنها إلى السويس فالقاهرة، التي كان يصدر منها إلى الأستانة، ويبدو أن طلب الأستانة على البن كان عظيمًا لدرجة جعلت الديوان الخديوي في شغل شاغل وطلب مستمر للبن لتصريفه وبيعه في العاصمة العثمانية[١٦٧]، هذا وقد ابتكرت الإدارة المصرية نظامًا جديدًا بعد موافقة الدولة العثمانية بأن تقوم بجمع البن من تجار المسلمين حسب سعره الذي اشتروا به البن، مع زيادة عدة بارات قليلة للتجار، وبذلك حققت ربحًا ومساعدة للتجار المسلمين ليتمكنوا من إزاحة التجار الأجانب عن طريقهم، وفى الوقت نفسه ضمنت مصر وصول البن إلى الدولة العلية بسعر التكلفة تقريبًا، بعيدًا عن مغالاة الأجانب في تحديد سعره[١٦٨]، وقد بلغ ما تم شراؤه من البن اليمنى عام ١٢٣٣هـ/١٨١٧م ما قيمته ٤٠٠٠ فرانسة[١٦٩] ولا غرو أن حجم الوارد من جدة كان يتوقف على ما يرسل من نقود من مصر، فقد بلغ ما أرسل عام ١٢٥٣هـ/١٨٣٧م ٤٢٧٩ قنطارًا، و ١٨٧٠ قنيمة[١٧٠] من البن[١٧١].

أما **الجلود**، وخاصة جلود الأغنام والماعز، فكانت من السلع التي كانت تستوردها مصر من الحجاز عن طريق السويس، وقد كانت هناك مشكلة فنية خاصة بعملية تجهيز الجلود؛ حيث لم تكن هناك عناية جيدة بمعالجتها مما كان يعرضها للتلف أثناء الطريق ونقلها من الحجاز إلى مصر مما يؤدي في النهاية إلى عدم صلاحها

للجهادية ورفض التجار في مصر شراءها؛ ولذلك فقد ظهر تفكيرٌ واضحٌ في إمكانية إرسال أحد المختصين الماهرين بأمر دبغ الجلود مع بعض العمال لمحاولة تجربة دبغ الجلود بالحجاز[١٧٢]، ففي سنة ١٨٣٧ أرسلت جدة إلى مصر عشرين ألف وأربعمائة قطعة من مختلف أنواع الجلود[١٧٣]، كما قام محافظ جدة في نفس العام بإرسال زورقين يحملان مائتين وثمانين قطعة من جلود الماعز، وثلاثة آلاف وثلاثمائة قطعة من الضأن[١٧٤]، وبلغت قيمة الجلود الواردة إلى السويس عام ١٢٦٠هـ/ ١٨٤٤ نحو ٢٣٠٨٧١٢ قرشًا و٦٩ بارة[١٧٥].

أما **الحناء**، فكانت تَرِدُ من الحجاز مع التجار والحجاج عند عودتهم ويؤخذ عليها رسم جمرك عشرة قروش وثلاثين بارة عن كل قنطار، وذلك بمقتضى التعريفة التي أصدرها مجلس الملكية في (٢ جمادى الأولى ١٢٤٥هـ/ ١٨ نوفمبر ١٨٢٩م)؛ حيث كان الجمرك يؤخذ على الحناء التي تزيد عن القنطار الواحد[١٧٦]؛ إلا أن مجلس المشوري الملكية أصدر قرارًا في ٢٧ ربيع الآخر ١٢٥٢هـ ١٨٣٦م بأخذ أرباح عن كل قنطار يأتي من الحجاز بواقع مائة وتسعة وثمانين قرشًا أسوة بالحناء البلدية[١٧٧] إلى أن عُدّلَ هذا القرارُ بأخذ الجمرك على الحناء التي تزيد عن القنطار والكف عن دون ذلك، وذلك في ١٣ جمادى الآخر ١٢٥٢هـ/١٨٣٦م.[١٧٨] وقد قُدِّرَ ما أرسل إلى السويس في أربعة أشهر من عام ١٢٦٣هـ/ ١٨٤٧م خمسة وسبعون ألف قرش من الحناء الحجازية[١٧٩].

أمـا الأغنـام، فكانـت مـصر تـستورد الأغنـام العربيـة مـن الحجاز؛ للاسـتفادة مـن اللحـوم والألبـان التـي تمتـاز بهـا الأغنـام الحجازية[١٨٠].

هذا بالإضافة إلى أنه قد ظهر كثيرٌ مـن البـضائع علـى قائمـة الـواردات المـصرية مـن الحجـاز مثـل: آلات الجراحـة[١٨١]، والعطريـات[١٨٢] والزنجبيـل والقرفـة[١٨٣] والكنـدر والـورد الناشـف والتنباك[١٨٤] وغيرها[١٨٥].

– اليمن

كان محمد علي مهتمًا بالعلاقة مع الـيمن، حتـى قبـل أن تـصل قواته إلى هناك، فقد جعل جدة مركـزًا لاسـتيراد الـبن مـن الـيمن منـذ عام (١٢٣٣هـ/١٨١٧م)، حتى إنه طلـب مـن مـأمور التجـارة المقـيم في جدة أن يهتم بشراء أكبر كمية من البن اليمنـي سـنويًا وإرسـالها إلـى مصر[١٨٦]، وكانت رغبته تلك من الأسـباب الرئيـسية التـي دعتـه إلـى إرسـال قواتـه إلـى الـيمن عـام ١٨٣٣- ١٨٣٨، ولـم تكـد القـوات المصرية تسيطر على ميناء (مخـا) مركـز تجـارة الـبن حتـى أُرسـل مندوبًا لشراء البن وإرساله إلـى الـسويس[١٨٧]، هـذا وقـد أصـبح الـبن اليمني يحتل مركزًا مهمًا من الواردات المصرية حتـى بلـغ مـا تحـصل عليه مصر سنويًا ثلاثة آلاف قنطار[١٨٨] ونتيجـة للمكاسـب التـي تحققهـا تجارة البن فقد احتكرها محمد علـي، وقـد ربحـت الحكومـة مـن ذلـك ٧٠٧٢ كيسة (٣,٥٣٦,٠٠٠) قرشًا، إذ كان قنطـار الـبن يتكلـف حـوالي ١٤٠ قرشًا، فيبيعه الباشا بمبلغ ٤١٢ قرشًا[١٨٩].

وقد كان يسدد من جمارك هذا البن رواتب محافظ السويس وديوانه، ولكن احتكار محمد علي لتجارة البن أغلق هذا المورد المالي؛ مما جعل المحافظ يرسل إلى الديوان الخديوي يطلب مصروفات المحافظة من الخزينة الخديوية؛ فأمدته بمائة كيسة من النقود(١٩٠).

صادرات مصر إلى اليمن عبر السويس

وقد تمثلت صادرات مصر إلى اليمن أواخر عصر محمد علي فيما يورده الجدول التالي:

السلعة	العدد	النوع
سمن	٥٣٨٦	قنطار
عدس	٦٩٨٧	إردب
فول	٣٨٧٧	إردب
بقسماط	١٠٦٣٣٥	قنطار
زيت القناديل	٣٠٥٢	قنطار
صابون	١٠١٥	قنطار
شعير	٨٢٨٥	إردب

المصدر: طارق غنيم: مرجع سابق، ص١٢٢.

ومن خلال الجدول السابق نتبين ضخامة الصادرات من أنواع الغلال والمهمات التي كانت مصر تقوم بإرسالها إلى اليمن، هذا فضلاً عن أنواع الغلال التي كانت ترسل إلى الحجاز ومنها إلى اليمن(١٩١).

٣- التجارة مع السودان

عقب قيام محمد علي بضم السودان عام ١٨٢١، اهتم بوسائل النقل والمواصلات التي تربط بين مصر والسودان اهتمامًا كبيرًا؛ فأنشأ خطًا ملاحيًا محوره سواكن – السويس؛ وذلك لخدمة الأغراض التجارية[١٩٢]، وقد استخدم هذا الخط في نقل سلع السودان التي تتوافر في المناطق القريبة من ساحل البحر الأحمر، ويصعب نقلها بالطرق الصحراوية أو بطريق النيل، وأهمها الماشية في إقليم التاكا[١٩٣] ثم اتسعت حركة النقل البحري، وانتظمت بين السويس وسواكن، بعد أن نجح محمد علي في ضم هذا الميناء للإدارة المصرية في السودان عام ١٨٤٦م وأمكن وضع حد لعمليات تهريب السلع والمنتجات السودانية التي كانت تمارسها بعض الدول الأوروبية أو تشجعها، وعلى رأسها انجلترا التي كانت تسعى إلى إضعاف مركز مصر التجاري[١٩٤] فأمر بإنشاء زورقين مسلحين في السويس؛ بغرض حماية وحراسة الشواطئ في منطقة سواكن؛ لمنع التهريب وزيادة الجمرك[١٩٥]؛ علاوة على ذلك أمر بعدم أخذ جمرك على الأشياء والبضائع الصادرة من مصر إلى السودان[١٩٦].

وقد أدى اكتشاف قوة البخار في تسيير السفن إلى تنشيط الحركة الملاحية بين السويس وسواكن[١٩٧]؛ مما أدى بدوره إلى تنشيط حركة التجارة بين مصر والسودان وشبه الجزيرة العربية، كل هذا ساعد على تنشيط حركة التجارة بين مصر والسودان وشبه الجزيرة العربية، على أية حال ازدهرت العلاقات التجارية بين مصر والسودان في ظل الإدارة المصرية.

وقد شملت الصادرات المصرية إلى السودان ما يأتي:
اللوازم العسكرية والمنسوجات الأوربية والزجاج والمرجان والحديد والنحاس والورق والفضيات والصفيح والرصاص والمرايات الزجاجية، وكانت هذه اللوازم تحمل على السفن من ميناء السويس إلى سواكن ومصوع[١٩٨].

أما الواردات فقد تمثلت في: الصمغ العربي والعاج والرقيق[١٩٩] والبن والسمسم والصوف والسنامكي والنيلة والماشية والسكر[٢٠٠].

٤- التجارة مع الهند

كانت هناك علاقات تجارية بين الهند والسويس سابقة على القرن التاسع عشر، وقد توطدت تلك العلاقات مع تولي محمد علي حكم مصر، ففي بعض الأحيان كان يسافر بنفسه مع شهبندر التجار السيد محمد المحروقي إلى السويس لاستقبال سفائنة الواصلة بالبضائع الهندية، وذلك مثلما حدث عام ١٨١٦م[٢٠١]، ويذكر "كلوت بك" أن السويس بالنسبة للهند كالطليعة بالنسبة للجيش[٢٠٢]، ويتضح ذلك من خلال اهتمام محمد علي بتجارة السويس مع الهند، عندما أمر بتحصيل جمرك نصف في المائة على الأشياء والبضائع الواردة من جانب الهند إلى السويس بمعرفة التجار الإنجليز لتصديرها إلى أوروبا رأساً[٢٠٣] ولم تتدخل إدارة الجمرك إلا في فحص أختام الصناديق الواردة وتراقب سلامتها[٢٠٤]، وكان هدفه من قلة هذا الرسم هو ترغيب وتشويق التجار الأجانب على ترجيح هذا الطريق؛ لجلب الفائدة لأهالي القطر المصري[٢٠٥]، وعموماً فإن تجارة

السويس مع الهند معظمها كانت تجارة ترانزيت، وبالتالي أصبح لخط السفن التجارية من الهند إلى السويس والعكس تأثيرًا كبيرًا في المدينة، إذ جعل لها شأنًا كبيرًا؛ مما دعا بفريق من الإنجليز إلى التردد عليها لمباشرة أعمالهم التجارية(٢٠٦).

أما الواردات فقد كانت النيلة هي أهم البضائع التي تصل إلى السويس من الهند، فقد وصل إلى السويس في عام ١٢٦١هـ/١٨٤٥م، ٢٥٩ صندوقًا، وبلغ ثمنها ١٠٨٠٦ قرشًا و ٣١ بارة(٢٠٧)، كما شملت أيضًا المنسوجات الحريرية والقطنية(٢٠٨) والكشمير والسيوف والببغاوات والدرر الخضر والنورس الأحمر (٢٠٩) بالإضافة إلى الفلفل والبن وجوز الهند والقرفة والحلبة الطبية وغيرها.(٢١٠)

أما السلع التي كانت تصدر إلى الهند عن طريق السويس فقد تمثلت في القرمزية منذ القرن الثامن عشر، وقد تراوحت كمية القرمزية – التي ترسل إلى الهند كل عام – بين ثلاثين إلى أربعين برميلاً، وترتفع هذه الكمية في بعض الأحيان لتصل إلى ثمانين برميلاً، ويتراوح ثمن البرميل الواحد منها بين ألف إلى ألف وخمسمائة ريال أبو طاقة(٢١١)، وكانت السويس تصدر إلى الهند سنويًا كمية من الزعفران تراوحت بين قنطارين إلى ثلاثة قناطير، وقد تراوح ثمن القنطار الواحد منها بين سبعمائة إلى ألف ريال أبو طاقة(٢١٢) كما شملت الصادرات الحنطة(٢١٣) والفول والعدس والقمح والأرز والحديد والنحاس والرصاص(٢١٤).

هوامش الفصل الثاني

(١) عبد الحميد حامد سليمان: المرجع السابق، ص ٣٣٢.

(٢) إلهام ذهني: المرجع السابق، ص ٣٦١.

(٣) عبد الحميد سليمان: المرجع السابق، ص ٣٣٧.

(٤) هاملتون جب وهارولد براون: المجتمع الإسلامي والغرب، ترجمة أحمد عبد الرحيم مصطفى، جـ٢، القاهرة، ١٩٧١، ص ١٢١.

(٥) على الجريتلي: تاريخ الصناعة في مصر في النصف الأول من القرن التاسع عشر، دار المعارف، القاهرة ١٩٥٢، ص ٢٠.

(٦) سعيد عبد الفتاح عاشور: المرجع السابق، ص ٧٧.

(٧) عبد الحميد سليمان: المرجع السابق، ص٣٤٤.

(٨) ليلى عبد اللطيف: المرجع السابق، ص٢٩٨.

(٩) عبد الرحمن الجبرتي: المرجع السابق، جـ٧، ص ١٦٨.

(١٠) درويش النخيلى: السفن الإسلامية على حروف المعجم، الإسكندرية، ١٩٧٤، ص ١.

(١١) محمد محمود السروجي وآخرون: المرجع السابق، ص ٦١٢.

(١٢) درويش النخيلي: المرجع السابق ص ١٢٦.

(١٣) محفظة ٤ معاونة أوامر: ١٦ جمادى الأولى ١٢٥٨هـ/ ١٨٤٢م.

(١٤) درويش النخيلي: المرجع السابق، ص ٤.

(١٥) محفظة ٥ ديوان خديوي: من الجناب العالي إلى مأمور الديوان، ٥ جمادى الآخر ١٢٥٢هـ/١٨٣٦م.

(١٦) عبد الرحمن الجبرتي: المرجع السابق، ص١٦٨.

(١٧) سعد قسطندي ملطي: المرجع السابق، ص ٢٥٧.

(١٨) وارد تحريرات مأمورية السويس: ل/١/٦/٩/١، ص ٢٧، وثيقة ٦٥، ٣ محرم ١٢٦٢هـ/ ١٨٤٥م.

(١٩) صادر مأمورية محافظة السويس: ل/١/٢/٩/١، ص ١٠، وثيقة ٨، ١٠ محرم ١٢٦٣هـ/ ١٨٤٦م.

(٢٠) محفظة٤ معاونة/ أوامر: من الجناب العالي إلى الباشمعاون، ١٦ جمادى الأولى ١٢٥٨/ ١٨٤٢م.

(٢١) عبد الحميد سليمان: المرجع السابق، ص ٣٤٤.

(٢٢) سعد قسطندي ملطي: المرجع السابق، ص ٢٥٧.

(٢٣) نفسه: المرجع السابق، ص ٣٢٠.

(٢٤) صلاح هريدى: الحرف والصناعات في عصر محمد علي، دار المعارف، القاهرة، ١٩٨٥م، ص ١٤.

(٢٥) ليلى عبد اللطيف: دراسات، ص ٥٧.

(٢٦) السيد رجب حراز: المدخل إلى تاريخ مصر الحديث ١٥١٧- ١٨٨٢، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٧٠، ص٢٠٨.

(٢٧) أميل فهمي حنا: تاريخ التعليم الصناعي، دار الكتب المصرية، القاهرة، ١٩٦٧، ص ٢٦.

(٢٨) محمد فهمى لهيطة: المرجع السابق، ص٤٤.

(٢٩) رءوف عباس حامد: الحركة العمالية في مصر ١٨٩٩- ١٩٥٢، دار الكاتب العربي للطباعة والنشر، القاهرة، ١٩٦٨، ص٢٦.

(٣٠) إيمل فهمى حنا: المرجع السابق، ص ٣٢.

(٣١) صلاح هريدى: المرجع السابق، ص ٤٠.

(٣٢) سمير عمر إبراهيم: المرجع السابق، ص٢٦.

(٣٣) ليلى عبد اللطيف: المرجع السابق، ص٧١.

(٣٤) عبد السلام عبد الحليم عامر: طوائف الحرف في مصر ١٨٠٥-١٩١٤ ، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٩٣، ص ص٢٣.

(٣٥) ب. س. جيرار: المرجع السابق، ص ٨٨.

(٣٦) صلاح هريدي: المرجع السابق، ص٥٠.

(٣٧) على باشا مبارك: المرجع السابق، ص ٩٥.

(٣٨) فؤاد فرج: المرجع السابق، ص ص ٣٧١- ٣٧٢.

(٣٩) على باشا مبارك: المرجع السابق، ص ٩٥.

(٤٠) أ.ب. كلوت بك: المرجع السابق، ص ٥٨٠.

(٤١) صادر دواوين محافظة السويس: ل/٩/٦/١، ٢٥ جمادى الآخر ١٢٦٢هـ/١٨٤٦م.

(٤٢) صلاح هريدي: المرجع السابق، ص ٦٤.

(٤٣) على باشا مبارك: المرجع السابق، ص ٩٥.

(٤٤) صلاح هريدى: المرجع السابق، ص ٦٤.

(٤٥) أ.ب. كلوت بك: المرجع السابق، ص ٥٨٦.

(٤٦) الوقائع المصرية: عدد ٤٣٩، ٤ جمادى الأولى ١٢٤٨هـ/ ١٨٣٢م.

(٤٧) صلاح هريدى: المرجع السابق، ص ٦٨.

(٤٨) على باشا مبارك: المرجع السابق، ص ٩٥.

(٤٩) صلاح هريدى: المرجع السابق، ص ص ٦٨، ٦٩.

(٥٠) أ.ب. كلوت بك: المرجع السابق، ص ٥٨٧.

(٥١) على باشا مبارك: المرجع السابق، ص ٩٥.

(٥٢) أ.ب. كلوت بك: المرجع السابق، ص ٥٨٦.

(٥٣) سيد حفني وآخر: المرجع السابق، ص ص ٩٩، ١٠٣.

(٥٤) على باشا مبارك: المرجع السابق، ص ٩٥.

(٥٥) أندرية ريمون: فصول من التاريخ الاجتماعي للقاهرة العثمانية، ترجمة زهير الشايب، دار الهلال، القاهرة، ١٩٧٤، ص ٥٤.

(٥٦) على باشا مبارك: المرجع السابق، ص ٩٥.

(٥٧) صلاح هريدى :المرجع السابق، ص ص٨٣، ٨٤

(٥٨) أندريه ريمون :المرجع السابق ، ص ص٥٣، ٥٤

(٥٩) على باشا مبارك :المرجع السابق ،ص ص ٩٤، ٩٥

(٦٠) أحمد الشربيني السيد: تاريخ التجارة المصرية في عصر الحرية الاقتصادية (١٨٤٠-١٩١٤)، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٩٥، ص ١٠٨.

(٦١) أحمد أحمد الحتة: المرجع السابق، ص ١١٩.

(٦٢) سمير عمر: المرجع السابق، ص ٣٤.

(٦٣) عبد الحميد سليمان: المرجع السابق، ص٣٢٧ .

(٦٤) أحمد أحمد الحتة: المرجع السابق، ص ٢٢.

(٦٥) على باشا مبارك: المرجع السابق ، ص ٩٣.

(٦٦) محكمة السويس، مضبطة السويس، دعاوى وإشهادات ، ١٢٤٥هـ/١٨٢٩م.

(67) L' Archive Francais, Registre No 13, Registre No 3, page 3.

(٦٨) سعد بدير الحلواني: العلاقات بين مصر والحجاز ونجد في القرن الـ١٩، ط١، ١٩٩٣، ص٨٦.

(٦٩) صادر حافظة السويس: ل١/٢/٩ ، وثيقة٤، ص ٦، ٢١ صفر ١٢٦٢هـ/١٨٤٦م.

(٧٠) محفظة ٣ ،وقائع مصرية، غرة رجب ١٢٦٣هـ/ ١٨٤٧م.

(٧١) عماد أحمد هلال: الرقيق في مصر في القرن التاسع عشر، العربي للنشر والتوزيع، القاهرة، ١٩٩٣، ص ٦٤.

(٧٢) أمال العمري: أضواء على المنشآت التجارية في العصر المملوكي، مجلة كلية الآثار، جامعة القاهرة، ١٩٧٨، ص ١٦٧.

(٧٣) ب. س جيرار: المرجع السابق، ص ٢٧٥.

(٧٤) ليلىعبد اللطيف: المجتمع المصري في العصر العثماني، ط١، دار الكتاب الجامعي، القاهرة، ١٩٨٧، ص ٨٩.

(٧٥) أ.ب. كلوت بك: المرجع السابق، ص ٢٠٧.

(٧٦) ليلى عبد اللطيف: المرجع السابق، ص ٨٩.

(٧٧) محكمة السويس، مضبطة السويس، دعاوى وإشهادات، ٢١ الحجة ١٢٤٦هـ/١٨٣٠م.

(٧٨) على باشا مبارك: المرجع السابق، ص ٩٤.

(٧٩) ب. س جيرار: المرجع السابق، ص٢٧٤.

(٨٠) أفرد للتجار الأجانب (الأوربيون) خان أو فندق في إحدى الوكالات بالسويس عرف باسم "قاعة الإفرنج". انظر: ليلى عبد اللطيف، الإدارة في مصر في العصر العثماني ١٥١٧-١٧٩٨، مطبعة جامعة عين شمس، القاهرة، ١٩٧٨، ص ٩٠.

(٨١) ليلى عبد اللطيف: المرجع السابق، ص ٩٠.

(٨٢) عبد الحميد سليمان: المرجع السابق، ص٣٢٩

(٨٣) ليلى عبد اللطيف: المجتمع المصري، المرجع السابق، ص٩٠

(٨٤) على باشا مبارك: المرجع السابق،٩٤

(٨٥) محكمة بولاق: سجل ٧٦، ص ٤٤٤، وثيقة ١٣٤٣، ٢٦ جمادي الأولى ١١٨٣هـ/ ١٧٦٩م.

(٨٦) محكمة السويس، مضبطة السويس، دعاوى وإشهادات، ٢٤ صفر ١٢٤٦هـ/ ١٨٣٠م.

(٨٧) محكمة بولاق: سجل ٧٦، ص ٤٤٤، وثيقة ١٣٤٣، ٢٦ جمادي الأولى ١١٨٣هـ/ ١٧٦٩م.

(٨٨) محكمة السويس، مضبطة السويس، دعاوى وإشهادات، ٢١ الحجة ١٢٤٥هـ/ ١٨٣٠م.

(٨٩) وارد ديوان خديوي، سجل ٤، ص ٢، وثيقة٢٠، ٤ الحجة ١٢٦١هـ/ ١٨٤٥م.

(٩٠) محكمة السويس، مضبطة السويس، دعاوى وإشهادات، ١٥ صفر ١٢٤٥هـ/ ١٨٢٩م.

(٩١) محفظة ١٨وقائع مصرية، ٧ ربيع الأخر ١٢٤٨هـ/ ١٨٣٢م.

(٩٢) محكمة السويس، مضبطة السويس، دعاوى وإشهادات، ٢١ الحجة ١٢٤٦هـ/ ١٨٣١م.

(٩٣) على باشا مبارك: المرجع السابق، ص٩٤.

(٩٤) إداورد وليم لين: المصريون المحدثون شمائلهم وعاداتهم، جـ١، ترجمة عدلي طاهر نور، الهيئة العامة لقصور الثقافة، القاهرة، ١٩٩٨، ص٣٤٩.

(٩٥) ليلى عبد اللطيف: المرجع السابق، ص ٨٦.

(٩٦) محكمة السويس، مضبطة السويس، دعاوى وإشهادات، ٢١ الحجة ١٢٤٥هـ/ ١٨٣٠م.

(٩٧) محكمة السويس، مضبطة السويس، دعاوى وإشهادات، غاية المحرم ١٢٤٦هـ/ ١٨٣٠م.

(٩٨) عبد الحميد سليمان: المرجع السابق، ص ٢٣٠.

(٩٩) ليلى عبد اللطيف: المرجع السابق، ص٨٥.

(١٠٠) عبد الحميد سليمان: المرجع السابق، ص٢٣٠.

(١٠١) محكمة السويس، مضبطة السويس، دعاوى وإشهادات، ٤ ربيع الأول ١٢٤٥هـ/ ١٨٢٩م.

(١٠٢) محكمة السويس، مضبطة السويس، دعاوى وإشهادات،غرة ربيع الأخر ١٢٤٥هـ/ ١٨٢٩م.

(١٠٣) محكمة السويس، مضبطة السويس، دعاوى وإشهادات، ٢٤ صفر ١٢٤٦هـ/ ١٨٣٠م.

(١٠٤) محكمة السويس، مضبطة السويس، دعاوى وإشهادات، غاية المحرم ١٢٤٦هـ/ ١٨٣٠م.

(١٠٥) محكمة السويس، مضبطة السويس، دعاوى وإشهادات، ٢٠ صفر ١٢٤٦هـ/ ١٨٣٠م.

(١٠٦) محكمة السويس، مضبطة السويس، دعاوى وإشهادات، غاية المحرم ١٢٤٦هـ/ ١٨٣٠م.

(١٠٧) محكمة السويس، مضبطة السويس، دعاوى وإشهادات، غاية المحرم ١٢٤٦هـ/ ١٨٣٠م.

(١٠٨) محكمة السويس، مضبطة السويس، دعاوى وإشهادات، ٤ صفر ١٢٤٦هـ/ ١٨٣٠م.

(١٠٩) محكمة السويس، مضبطة السويس، دعاوى وإشهادات، ٢١ شوال ١٢٤٥هـ/ ١٨٢٩م.

(١١٠) محكمة السويس، مضبطة السويس، دعاوى وإشهادات،غرة ربيع الأخر ١٢٤٥هـ/ ١٨٢٩م.

(١١١) محكمة السويس، مضبطة السويس، دعاوى وإشهادات، ١١ الحجة ١٢٤٥هـ/ ١٨٣٠م.

(١١٢) محكمة السويس، مضبطة السويس، دعاوى وإشهادات، غرة المحرم ١٢٤٦هـ/ ١٨٣٠م.

(١١٣) محفظة ١٦، وقائع مصرية، ١١ صفر، ١٢٤٨هـ/ ١٨٣٢م.

(١١٤) عبد الحميد سليمان: المرجع السابق، ص ٢٢٦.

(١١٥) محفظة ٦٢ ديوان خديوي، وثيقة ١٥،من المجلس العالي إلى الديوان الخديوي، ١٧ جمادى الأولى ١٢٤٩هـ/١٨٣٣م.

(١١٦) محفظة ٥٣ ديوان خديوي، وثيقة ١٨٣، من المجلس العالي إلى الديوان الخديوي، ١٤ رجب ١٢٤٧هـ/١٨٣١.

(١١٧) محفظة ٥ وقائع مصرية، ١١ ربيع الآخر ١٢٤٨هـ/ ١٨٣٢م.

(١١٨) محفظة ٢٨، ديوان خديوي: وثيقة ٤٧١، من الديوان الخديوي إلى باش أغا الإسكندرية، ٢٠ رجب ١٢٤٣هـ/١٨٢٨م.

(١١٩) محفظة ١٦ وقائع مصرية، ١١ صفر ١٢٤٨هـ/ ١٨٣٢م.

(١٢٠) عباس عمار: المرجع السابق، ص ص ١٤٠، ١٤١.

(١٢١) على باشا مبارك: المرجع السابق، جـ٩، ص ٦٧.

(١٢٢) نعوم بك شقير: المرجع السابق، ص ١٥٨.

(١٢٣) نعوم بك شقير، المرجع السابق، ص ص ٣٦٤، ٣٦٥.

(١٢٤) على باشا مبارك: المرجع السابق، جـ١٢، ص٧٥.

(١٢٥) نعوم بك شقير: المرجع السابق، ص ٣٧٥.

(١٢٦) نيفين مصطفى حسن: رشيد في العصر العثماني، دار الثقافة العلمية، الإسكندرية، ١٩٩٩، ص ٢٩٧.

(١٢٧) محفظة ٣٤ معية سنية تركي: وثيقة ١٥٧، مكاتبة صادرة إلى محافظ السويس، غرة محرم ١٢٤٤هـ/ ١٨٢٨م.

(١٢٨) راشد البراوي، وآخر: التطور الاقتصادي في مصر في العصر الحديث، ط٢، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، ١٩٤٥، ص ص ٨٤، ٨٥.

(١٢٩) سمير عمر: المرجع السابق، ص ٣٥.

(١٣٠) حليم عبد الملك: السياسة الاقتصادية في عصر محمد علي، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، ١٩٥٤، ص٧٥.

(١٣١) أمين مصطفى عفيفي: تاريخ مصر الاقتصادي والمالي في العصر الحديث، ط٣، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، ١٩٥٤، ص ٣٦٢.

(١٣٢) عبد المنعم الجميعي: تاريخ مصر الاقتصادي والاجتماعي في عهد محمد على، الدار الشرقية، القاهرة، ١٩٩٥، ص ص ٤٠-٤١.

(١٣٣) محفظة٢١، ديوان التجارة والمبيعات، من الجناب العالي إلى الباشمعاون، ٤ محرم ١٢٦٠هـ/ ١٨٤٤م.

(١٣٤) سجلات شورى المعاونة: سجل ٢٨٨، ص ٢٢، وثيقة ٣٠٨، أمر عالي لمحافظ السويس، ١١ جمادى الأولى ١٢٥٩هـ/ ١٨٤٣م.

(١٣٥) كانت رسومُ الجمارك محددة بمقتضى معاهدات الامتيازات الأجنبية كالآتي ٣% للصادر، ٣% للوارد، ٣% للمرور وقد عدلت هذه الرسوم بعد معاهدة بلطة ليمان ١٨٣٨ بين انجلترا والدولة العثمانية ومعاهدة لندن ١٨٤٠ فأصبحت كالآتي: ٥% للواردات، ١٢% للصادرات،٣% للمرور، انظر حليم عبد الملك، المرجع السابق، ص ٦٤.

(١٣٦) ديوان التجارة والمبيعات، محفظة ١٨، من الجناب العالي إلى الباشمعاون، ١٣ الحجة ١٢٥٨هـ/ ١٨٤٢.

(١٣٧) ديوان التجارة والمبيعات: محفظة ٢٠، وثيقة ١٣١، من الجناب العالي إلى الباشمعاون، ٣ صفر ١٢٥٩هـ/١٨٤٣م.

(١٣٨) شاه بندر التجار: كلمة فارسية تعني رئيس التجار أو كبير التجار، وتتكون من مقطعين الأول شاه أي رئيس وبندر كلمة فارسية تعني ميناء على البحر وقد ظهر هذا المنصب في النصف الثاني من القرن السادس عشر، انظر رفعت موسى محمد: الوكالات والبيوت الإسلامية في مصر العثمانية، الدار المصرية للبنانية، ط١، القاهرة، ١٩٩٣، ص ٢٥.

(١٣٩) محفظة٥٤ معية سنية تركي، وثيقة ٦٧، ٨ جمادي الآخر ١٢٣٥هـ/ ١٨١٩م.

(140) Marston, Thomas: Britians imperial Role in the Red Sea 1800-1889. London, 1937, P 138.

(١٤١) انظر، ملحق رقم(٤).

(١٤٢) محفظة ٢٤ ديوان المعاونة: دفتر ٢٨٨، أمر إلى محافظ السويس، ٢٤ صفر ١٢٥٩هـ/١٨٤٣م.

(١٤٣) محفظة ١٣، ديوان التجارة والمبيعات، أمر صادر إلى بوغوص بك، ٢٤ صفر ١٢٥٥هـ/ ١٨٣٩م.

(١٤٤) محفظة ٨ ديوان التجارة والمبيعات: من الجناب العالي إلى بوغوص بك، ٢٥ القعدة ١٢٥١هـ/١٨٣٦م.

(145) American Archives, Dossier 1, From 11-8-1846 to 17-11-1853, From vice Concul William Lindwist to Cowley Consul General in Egypt, No. 24.

(١٤٦) زينب عمر محمود: نشاط مصر التجاري في البحر الأحمر ١٨٠٥-١٨٧٩، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الدراسات الإنسانية، جامعة الأزهر، ١٩٨٩، ص ٥٤.

(١٤٧) الحجاز: أجمع العلماء على أن سبب تسمية الحجاز أنه من قولهم حجزه يحجزه حجزًا أى منعه حيث حجز غور تهامة ونجد فكأنه منع كل واحد منهما أن يختلط بالآخر فهو حاجز بينهما، وإقليم الحجاز يقع فى الناحية الشمالية الغربية من شبه الجزيرة العربية وهو فى جملته، مستطيل الشكل يمتد من معان شمالاً إلى نقطة بين الليث والقنفدة على الشاطئ الشرقي للبحر الأحمر جنوبًا، فيحده غربًا البحر الأحمر وجنوبًا بلاد عسير وشمالاً بادية الشام أما من جهة الشرق فلم تكن حدوده ثابتة طوال العصر العثماني، بل كانت تمتد وتتقلص تبعًا لقوة الأشراف والأتراك ومدى سيطرتهم على شئون البلاد. انظر حسام محمد عبد المعطي: المرجع السابق، ص٧٥.

(١٤٨) سجلات ديوان خديوي تركي: سجل ٧٦٩، ص٢٠ ، وثيقة٤٩٠، ٢٣ ربيع الأول ١٢٤٦هـ/١٨٣٠م

(١٤٩) سجلات ديوان خديوي تركي: سجل٧٧٤، ص٥٤ ، وثيقة١٠١،من الديوان الخديوي إلى أيوب أغا محافظ السويس ١٤ رجب ١٢٤٦هـ/١٨٣٠م

(١٥٠) زينب عمر: المرجع السابق، ص٣٢٩.

(١٥١) طارق غنيم: سياسة مصر في البحر الأحمر في النصف الأول من القرن التاسع عشر، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ٢٠٠١، ص ص٩٢، ٩٨.

(١٥٢) محفظة ٩٧أبحاث: وثيقة ٨٤،من الباب العالى إلى مختار بك،١٣ رمضان ١٢٥١هـ/١٨٢م.

(١٣٥) طارق غنيم: المرجع السابق، ص٢٢٥.

(١٥٤) الأشراف: مفردها شريف وتعني العلو، والأشراف هم ذوو المكانة الاجتماعية المرموقة ورؤساء العائلات المرموقة فى بلد ما، وأطلق لقب الأشراف على أحفاد الحسن والحسين منذ بداية الدولة الفاطمية فى مصر ٩١٠هـ/ ١٥٠٤م، وفيما بعد شاعت تسمية أحفاد الإمام الحسن بالشريف وأحفاد الإمام الحسين بالسيد، وقد أطلق لقب الشريف بصورة كبيرة على أحفاد الإمام الحسن الذين أصبحوا أمراء فى مكة، وقد حظي الأشراف والسادة بمكانة مرموقة فى المجتمع الإسلامي ولأجل تمييزهم وإظهار الحرمة لهم أمر السلطان المملوكي فى مصر الملك الأشرف شعبان فى سنة ٧٧٣هـ/ ١٣٧١م بأن يضع الأشراف علامة خضراء على رؤوسهم وظل فى عهد الدولة العثمانية، كما أخذ العثمانيون نقابات الأشراف عن مصر. انظر: حسام محمد عبد المعطي: المرجع السابق، ص٧٦.

(١٣٦) محفظة ٣ وقائع مصرية: ٢٥ رمضان ١٢٦٣هـ/ ١١٤٦م.

(١٣٧) سجلات ديوان خديوى تركي: سجل ٧٧٩، ٢٩ صفر ١٢٤٠هـ/ ١٨٣٢م.

(١٥٧) سعد بدير الحلوانى: تجارة الحجاز ١٨١٢- ١٨٤٠، القاهرة، ١٩٩٣م، ص٤٨.

(١٥٨) محفظة٣ وقائع مصرية، أعداد متفرقة، ١٢٦٣هـ/١٨٤٦م.

(١٥٩) سجلات ديوان خديوي تركي، سجل ٧٧٩، وثيقة٣٥٠، ٢٩صفر ١٢٤٨هـ/١٨٣٢م.

(١٦٠) زينب عمر: المرجع السابق، ص٣٢٩.

(١٦١) محفظة ١٠٤ أبحاث، وثيقة ٣٩، ٢٤ شوال ١٢٥٥هـ/١٨٣٩م.

(١٦٢) سعد بدير الحلواني: المرجع السابق، ص٩٤.

(١٦٣) محفظة ٦١، ديوان خديوي تركي، دفتر ٧٩٦، وثيقة ٢٢٥، ٧جمادى الأولى ١٢٥٠هـ/١٨٣٤م.

(١٦٤) محفظة ٩٨ أبحاث، وثيقة ٤٢، غاية القعدة ١٢٤٥هـ/١٨٢٨م.

(١٦٥) محفظة٣ مجلس ملكية تركي: وثيقة٣، من الجناب العالى إلى مختار بك، ٥رمضان ١٢٥١هـ/١٨٣٥م.

(١٦٦) محفظة ٣ وقائع مصرية، ٧ الحجة١٢٦٣هـ/١٨٤٦م.

(١٦٧) سعد الحلوانى: المرجع السابق، ص ص٣٩ ،٤٠.

(١٦٨) سجلات المعية السنية تركي، سجل ٧، ص ٥٠، وثيقة ٢٣، إلى حضرة الأفندي قبو كتخذا،١١ شوال ١٢٣٦هـ/١٨٢٠م.

(١٦٩) محفظة ١ ذوات، وثيقة ٧٧، من الجناب العالى إلى رستم افندى مأمور التجارة، ٢٣صفر١٢٣٣هـ/١٨١٧م .

(١٧٠) القنيمة: هى الكيس أو الجولق، وتزن القنيمة حوالي ٠,٧٥ من الرطل، انظر سعد الحلواني: المرجع السابق، ص٣٧.

(١٧١) سعد الحلواني: المرجع السابق، ص ٣٩،٤٠.

(١٧٢) نفسه: ص٧٢.

(١٧٣) محفظة ١٠٠ أبحاث، وثيقة ١٩٦، إلى محافظ جدة سليمان أفندي، ٢١ رجب ١٢٥٣هـ/١٨٣٧م.

(١٧٤) محفظه٢٦٢ عابدين، وثيقة١٦١، ١٣ شوال ١٢٥٣هـ/١٨٣٧م.

(١٧٥) صادر ووارد تحريرات مأمورية السويس، ل/٩/١٠/١/١، ص ٢٠، وثيقة٦٥، ٢ الحجة ١٢٦٠هـ/ ١٨٤٤م.

(١٧٦) طارق غنيم: المرجع السابق، ص٩٥.

(١٧٧) محفظة ٤ مجلس ملكية تركي، من الجناب العالي إلى مختار بك، ٣ جمادى الأولى ١٢٥٢هـ/ ١٨٣٦م.

(١٧٨) محفظة ٥ مجلس ملكية تركي، وثيقة ١٢، ١٤ جمادى الثاني ١٢٥٢هـ/ ١٨٣٦م.

(١٧٩) محفظة ٣ وقائع مصرية: أعداد متفرقة لعام ١٢٦٣هـ/ ١٨٤٦م.

(١٨٠) سعد الحلواني: العلاقات، المرجع السابق، ص ١٣٥.

(١٨١) صادر محافظة السويس: ل ١/٢/٩، ص ٣٩، وثيقة٤٢، ٤ صفر ١٢٦٣هـ/ ١٨٤٦م.

(١٨٢) صادر محافظة السويس: ل٩/ ٢/١، ص ٧٨، وثيقة ٩٧، ١٤ صفر ١٢٦٣هـ/ ١٨٤٦م.

(١٨٣) محفظة ٣ وقائع مصرية: ٢٥ رمضان ١٢٦٣هـ/ ١٨٤٦م.

(١٨٤) التنباك: في التركية "تومباق" و"طومباق" وهي من أصل هندي تطلق على النحاس أو البرنز المخلوط الذهب أو المطلي به وهو من الكلمة الفرنسية Tabac بمعنى التبغ وقد دخلت هذه الكلمة في التركية من الطليانية بصيغة "تنباكو" بفتح التاء، ودخلت العربية بصيغة "تنباك" بضم التاء، انظر أحمد السعيد سليمان: المرجع السابق، ص٥٦.

(١٨٥) محفظة ٣ وقائع مصرية: ٢٠ رمضان ١٢٦٣هـ/ ١٨٤٦م.

(١٨٦) طارق غنيم: المرجع السابق، ص ١٢٣.

(١٨٧) محمد فؤاد شكري وآخرون، المرجع السابق، ص ٥٧.

(١٨٨) طارق غنيم: المرجع السابق، ص١١٠.

(١٨٩) محمد فؤاد شكري وآخرون: المرجع السابق، ص ٧٨.

(١٩٠) محفظـــة ٥٣ ديـــوان خـــديوي: دفتـــر ٧٨٤، ص ٨٣، وثيقـــة ١٦٣، ١٦ جمادى الآخر ١٢٤٧هـ/ ١٨٣١م.

(١٩١) محفظة ٩٩ أبحاث: دفتر ٧٨٩، وثيقة ٣٣، ٢٩ صفر ١٢٥٠هـ/ ١٨٣٤م.

(١٩٢) زينب عمر: المرجع السابق، ص ٨٣.

(١٩٣) Petherick, J: Egypt, The Soudan and Centeral Africa, London, 1861, p. 132.

(١٩٤) نسيم مقار: مصر وبناء السودان الحديث، الهيئـــة المـــصرية العامـــة للكتـــاب، القاهرة، ١٩٩٣، ص٤٠.

(١٩٥) سجلات المعية السنية عربـــي : صـــادر، ســـجل ٤٣٢، ص١٥، وثيقـــة ٤٤٦، إلى أمين جمرك سواكن، ٢٧ الحجة، ١٢٦٣هـ/ ١٨٤٧م.

(١٩٦) زينب عمر: المرجع السابق، ص ٣٦٢.

(١٩٧) محمد الأمين ســـعيد: سياســـة محمـــد علـــي فـــي الـــسودان ١٨٢٠ – ١٨٤٩، رسالة ماجستير غير منشورة كلية الآداب، جامعة القاهرة، ص ١٣٠.

(١٩٨) طارق غنيم: المرجع السابق، ص ١٤٤.

(١٩٩) راشد البراوي، محمد حمزة عليش: المرجع السابق، ٨٤.

(٢٠٠) طارق غنيم: المرجع السابق، ص ١٤٤.

(٢٠١) أمين سامي: المرجع السابق، جـ٢، ص٢٦١.

(٢٠٢) أ.ب. كلوت بك : المرجع السابق، ص٢٣٣.

(٢٠٣) محفظة ١٨ ديوان التجارة والمبيعات:مـــن الجنـــاب العـــالي إلـــى الباشـــمعاون، ١٣الحجة ١٢٥٨هـ/١٨٤٢م.

(٢٠٤) أمين مصطفى عفيفي: المرجع السابق، ص ٣٠٥.

(٢٠٥) محفظة ١٨، ديوان التجارة والمبيعات:من الجنـاب العـالي إلـى الباشـمعاون، ١٣الحجة١٢٥٨/١٨٤٢م.

(٢٠٦) أ.ب. كلوت بك: المرجع السابق، ص٢٣٣.

(٢٠٧) صـادر محافظـة الـسويس: ل/٩/٢/١، ص٧٤، وثيقـة١٦، ٢٣صـفر ١٢٦٢هـ/١٨٤٥م.

(٢٠٨) أمين مصطفى عفيفي: المرجع السابق، ص٣٥٧.

(٢٠٩) على باشا مبارك: المرجع السابق، ص٧٤.

(٢١٠) ب. س جيرار: المرجع السابق، ص ص٣٤٠-٣٤١.

(٢١١) ريال بوطاقة: الريال لفظ مقتبس من Royal بمعنـى ملكـي، وكـان الأسـبان أول تداولوا هذا النقد في الأسواق التجارية، وهـو عبـارة عـن نقـد فـضي وقـد أطلق الريال في الدولة العثمانية منذ القرن الـسابع عـشر المـيلادي علـى نقـود فضية كبيرة أسبانية وهولنديـة وفرنـسية وألمانيـة ونمـساوية وسـمي الريـال النمساوي بالتايلر أو ريال ماريا تريـزا الـذي ضـرب لأول مـرة سـنة ١٧٥١م وقد سمي في مصر باسم الريال أبو طاقة نـسبة للنافـذة المرسـوم علـى صـدر النسر المصور على أحد وجهي الريال. انظـر حـسام عبـد المعطـي: المرجـع السابق، ص١٩١-١٩٢.

(٢١٢) ب. س جيرار: وصف مصر، المرجع السابق، ص٢٣٣.

(٢١٣) محفظة ٢١، ديوان المعاونـة: دفتـر٢٨٦، وثيقـة٥٥٦، مـن المعـاون إلـى عباس باشا، ٢شعبان ١٢٥٨هـ/١٨٤٣م.

(٢١٤) أمين مصطفى عفيفي: المرجع السابق، ص٣٥٧.

الفصل الثالث

السويس والمشروعات الاستراتيجية

الفصل الثالث

السويس والمشروعات الاستراتيجية

أدى موقع مدينة السويس بالنسبة لمصر إلي جعلها نقطة ارتكاز للمشروعات الاستراتيجية التي نُفِّذَتْ في مصر في القرن التاسع عشر، والتي بدأت المساعي لتنفيذها منذ أواخر القرن الثامن عشر ومطلع القرن التاسع عشر، فشهد النصف الأول من القرن التاسع عشر طرحَ أكثر من مشروع استراتيجي، يأتي في مقدمتها مشروع الطريق البري، والتفكير في إنشاء خطٍّ للسكك الحديدية يربط موانئ مصر على البحر الأحمر بموانيها على البحر المتوسط، ثم مشروع قناة تربط البحر المتوسط بالبحر الأحمر، والتي كانت السويس في كل منها تمثل نقطة الارتكاز على البحر الأحمر وتعد قناة السويس أحدَ أهمِّ المشروعات الاستراتيجية.

أولاً - قناة السويس

مشروع الطريق البحري قبل عصر محمد علي(١)

أدى موقع مصر المتميز بين البحرين المتوسط والأحمر إلى التفكير في وصلهما بطريق مائي يُسَهِّل الإبحار بينهما، وهذا التفكير بدأ منذ عهد الفراعنة، واتصل البحران لأول مرة في التاريخ عن طريق النيل على يد الملك سنوسرت الثالث الذي حكم مصر خلال

الفترة (١٨٨٧-١٨٤٩ ق.م)[٢] ثم جددت بعد ذلك أكثر من مرة، إلى أن أهملت حتى ما إن جاءت العصور الوسطى؛ سُدّت وطمست معالمها[٣] ثم أعاد حفرها عمرو بن العاص وعندئذ سميت باسم "قناة أمير المؤمنين" وظلت مفتوحة للملاحة حتى أمر الخليفة "أبو جعفر المنصور" ثاني الخلفاء العباسيين بردمها خوفًا من انتقال المؤن للخارجين عليه في الحجاز، وقد استخدم الطريق البري عبر السويس بديلاً لها[٤].

ونتيجة لردم القناة واستعمال الطريق البري لفترة طويلة؛ سعت الدول الأوروبية للبحث عن طريق يوصلها إلى متاجر الشرق الغنية، فوجدت ضالتها في اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح عام ١٤٩٨م[٥] الأمر الذي أضر تجاريًا بدول البحر المتوسط، خاصة النمسا والبندقية وفرنسا التي أخذت تحل محلها الدول المطلة على المحيط الأطلسي كالبرتغال وأسبانيا وغيرهما، مما جعل البنادقة والنمساويين يقدمون طرحًا لشق قناة تربط بين البحرين في محاولة لإعادة الحركة التجارية إلى البحر المتوسط بعد اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح[٦]، فأرسل البنادقة إلى سلطان مصر آنذاك "قنصوة الغوري" سفارتين لهذه الغاية أحدهما في سنة ١٥٠٢م، والأخرى ١٥٠٤م[٧]؛ إلا أن السلطان لم يوافق على هذا الاقتراح[٨].

كما اهتم العثمانيون - منذ أن دخلوا مصر - بفكرة ربط البحرين، وقد تمثل هذا الاهتمام في السلطان سليم الأول[٩]، كما فكّر السلطان مراد الثالث (١٥٧٤ - ١٥٩٥) في إيصال البحرين عام

١٥٨٦ حتى يستطيع الأسطول التركي الوصول إلى البحر الأحمر ومطاردة سفن البرتغال والأسبان في المحيط الهندي[١٠].

ويذكر علي مبارك أنه في عام ١٧٦٨م أرادت الدولة العثمانية تنفيذ هذا المشروع ولكنها لم تنفذه؛ وذلك للصعوبات التي تعترضه، بالإضافة إلى كثرة التكاليف؛ ولذلك تركته[١١].

أما النمسا، ففي عام ١٧٤٧م ظهر بها كتاب بعنوان "حالة مصر الراهنة" لمؤلفه دومنيك جوانا (Dominique Juane) دعا فيه حكومة النمسا لفتح مصر، ثم ناقش الفوائد التي يمكن أن تعود من وراء إيجاد نوع من الاتصال بين البحرين، وقد أوفدت حكومة النمسا مبعوثًا إلى مصر يدعى لاندر(Landr) وما إن بلغت أخباره سفير انجلترا في الأستانة حتى بادر بإرسال تعليماته إلى قنصل انجلترا في مصر لإبعاد "لاندر" بأي وسيلة[١٢].

أما فرنسا، فقد أثير هذا الموضوع في عهد لويس الرابع عشر عام ١٦٨٥م، الذي انتهز فرصة الاضطرابات الداخلية في تركيا وخصومات قامت بينها وبين النمسا، وطلب إلى سفيره في القسطنطينية "جيرار دان" الحصول على موافقة السلطان على شق قناة تصل البحرين المتوسط والأحمر، غير أن السلطان رفض هذا المشروع فأهملته[١٣].

وقد أثير موضوع إنشاء القناة أيام الحملة الفرنسية، وما إن وضع نابليون قدم فرنسا على أرض مصر واطمأن إلى سلامة جيشه حتى التفت إلى أهمية برزخ السويس، وكان مشروع القناة هو العمود الفقري في برنامج نابليون الاستعماري؛ حيث يذكر أحد الكتاب

الفرنسيين أن نابليون حارب روسيا ليصل إلى مصر في النهاية، وهو لا يعني بمصر إلا السويس وقناة السويس(١٤).

وكان غرض نابليون من ذلك أن يعيد طريق التجارة بين الشرق والغرب إلى ما كان عليه قبل اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح، كما كان غرضه أيضًا شق طريق بحري إلى المستعمرات الإنجليزية في آسيا ليسهل عليه ضرب انجلترا هناك(١٥) وقد بلغ اهتمام "بونابرت" بذلك أنه استولى على السويس وطهّر المنطقة من العربان، وذلك في ٨ فبراير ١٧٩٨م وقد اعتزم استكشاف البرزخ بنفسه، وخرج من القاهرة في ٢٤ ديسمبر وبرفقته الجنرالان برتيه Berthier وكفاريللي Caffrelh والمهندس لوبير Lepere وغيرهم من أعضاء المجمع العلمي، وقام بنفسه بالبحث عن آثار القناة القديمة، واستطاع أن يعثر على بعض معالمها في عدة جهات حتى العجرود شمال السويس ثم ذهب إلى بلبيس لفحص الطرف الآخر للقناة حتى عثر على بعض آثار القناة القديمة في تلك الجهات وبعد ذلك عاد الجميع في ٦ يناير ١٧٩٩م إلى القاهرة، وعهد إلى لجنة برئاسة المهندس "لوبير" بدراسة منطقة برزخ السويس وإعداد مشروع لشق القناة(١٦) وقد عكف "لوبير" ومعه أعضاء اللجنة على دراسة المشروع واستمر عمل اللجنة إلى عام ١٨٠٠م(١٧)، وقد تعرضت اللجنة أثناء قيامها بدراساتها لمنطقة برزخ السويس لمصاعب عدة يأتي في مقدمتها نقص الماء العذب والأجهزة ووسائل النقل، وتعرضها لهجمات الأعراب في الصحراء، بالإضافة إلي الشكوى من عدم إخلاص الأدلاء الذين استعانت بهم لإرشادهم في الصحراء، إذ كثيرًا

ما كانوا يضللونها في الوقت الذي توقفت فيـــه عـــن العمـــل لعـــدة شـــهور بسبب غزو نابليون للشام (فبراير – يونية١٧٩٩)[١٨].

ورغم هذا قدم "لوبير" فى النهاية تقريــره إلـــى "بونـــابرت" وقـــد تضمن التقرير الصعاب التي واجهته خـــصوصًا مـــن جانـــب المـــصريين الذين ناضـــلوا الفرنـــسيين فـــي كـــل شـــبر مـــن أرض مـــصر، وكـــانوا يبـــاغتون البعثـــة العلميـــة وينكلـــون بأفرادهـــا، لا كراهـــة فـــي العلـــم والاستكشاف، بل تشبثًا بالحرية والاستقلال[١٩].

كذلك تضمن التقرير تـــصميمًا لمـــشروع القنـــاة – كمـــا وضـــعه لوبير – والذي ذهب إلى حفر ترعة من الـــسويس إلـــى البحيـــرات المـــرة ومنها إلى بحر مويس عنـــد موقـــع الزقـــازيق الحاليـــة، ثـــم إلـــى فـــرع دمياط، ومنه إلى ترعة الفرعونية، ثم إلـــى فـــرع رشـــيد ومـــن ثـــم إلـــى الإسكندرية بواسطة ترعة الإسكندرية (المحمودية حاليًا) [٢٠].

وبالتالي اعتبر مـــشروع لـــوبير Lepere بعـــد الدراســـة الميدانيـــة أن السويس هي النقطة التي ينتهـــي إليهـــا الطريـــق الـــذي يـــربط البحـــر المتوسط بالبحر الأحمر عبر الدلتا، وقد اقترح "لـــوبير" أيـــضًا حفـــر قنـــاة مستقيمة تصل البحر المتوسط بـــالأحمر مباشـــرة فـــي ذلـــك الجـــزء مـــن المجرى الواقع بين السويس والحافـــة الـــشمالية للبحيـــرات المـــرة حتـــى رأس المية ثم تسير بحذاء الساحل الشرقي لبحيـــرة المنزلـــة حتـــى الفرمـــا على البحر المتوسط لمـــسافة تبلـــغ مـــن شـــمال البحيـــرات المـــرة نحـــو تسعين كيلومترًا، وبذلك يـــصبح طـــول القنـــاة المباشـــرة بـــين الـــسويس والفرما نحو ١٥٠ كيلومترًا[٢١].

ولكنه وقع في خطأ هندسي كبير؛ حيث ذكر أن مستوى البحر الأحمر أعلى من منسوب البحر المتوسط بنحو اثنين وثلاثين ونصف قدم.[٢٢] وهو ما يقارب عشرة أمتار.

محمد علي و مشروع القناة[٢٣]

ارتبط طرح مشروع قناة لربط البحرين الأحمر بالمتوسط عبر مصر، فى عهد محمد على بالتحولات الاقتصادية التى كانت تمر بها أوروبا في النصف الأول من القرن التاسع عشر، وكانت فرنسا من أولى دول أوروبا اهتمامًا بالمشروع كما اهتمت به انجلترا والنمسا وغيرها من الدول الأوروبية.

١- فرنسا وقناة السويس

شهد عصر محمد على منافسة كبرى بين انجلترا وفرنسا بشأن استخدام الطريق المصري للنقل بين الشرق والغرب، فانجلترا تري مصلحتها في إنشاء الخط الحديدي بين القاهرة والسويس، في حين استأنف الفرنسيون مشروعاتهم القديمة، اعتمادًا على صداقة الوالي والتفاهم القائم بين فرنسا ومصر، فأوفد الفرنسيون إلى البلاد جماعة "السان سيمونيين Saintsimoniens [٢٤] لدراسة مشروع القناة من جديد[٢٥].

وقد كونت هذه الجماعة لإتمام الدراسات التي بدأتها الحملة الفرنسية لوصول السويس بالبحر المتوسط وتنفيذ المشروع عن طريق عمل دولي تشترك فيه دول أوروبا[٢٦]، وكانوا يذكرون "أن السويس هي ميدان العمل بالنسبة لنا، وهناك سوف نحقق ما ينتظره العالم لكي يعترف بأننا رجال"[٢٧].

وكان أمل هذه الجماعة – كما عبر عنها أحد أعضائها المهندس " فورنل Fournel" في سبتمبر ١٨٣٣م – أن يؤدي إنشاء هذه القناة إلى تصنيع أوروبا، فتصبح انجلترا في المحل الثاني بعد فرنسا، كما أنه بعد فتح قناة بنما تتفوق أمريكا بحريًا على الأسطول البريطاني(٢٨).

وقد قرر الأب أنفانتان في إحدى رسائله لأحد أتباعه "إن علينا أن نجعل من مصر طريقًا يصل أوروبا بالهند والصين وبعدئذ يمكن أن نشق طريقًا في بنما ومعنى هذا أننا نضع إحدى قدمينا على نهر النيل والأخرى في بيت المقدس ونصل بيدينا اليمن إلى مكة بينما تلمس الأخرى روما متكئة فوق باريس فأعلم أن السويس مركز كفاحنا، ففي السويس سوف نحقق مشروعًا طالما انتظره العالم"(٢٩).

وقد جاء أعضاء هذه الجماعة إلى مصر تباعًا منذ عام ١٨٣٣م(٣٠) ولم يضعوا قبل حضورهم إلى مصر مشروعًا محددًا لتوصيل البحرين، وإنما تركوا ذلك حتى يدرسوا المشروعات السابقة وما يتعلق بالبرزخ، تاركين ذلك حتى تتم دراساتهم وبحوثهم في المنطقة، وبعدها يمكن أن يحددوا المشروع(٣١)، وفي مصر قابلهم القنصل الفرنسي ميمو Mimaut ونائبه "فرديناندليسبس" الذي كان متحمسًا للمشروع، وكانت له منزلة كبيرة عند محمد علي؛ لأن أباه كان قنصلاً لديه من قبل، كما قابل "انفانتان" الكولونيل سيف و"لينان دي بلفون"Linant de Bellefonds (٣٢) وبعض الشخصيات الأخرى التي أكدت له أن محمد علي يرحب بأي عمل يُضفي عليه المجد والعظمة(٣٣) وبمعونة القنصل الفرنسي ونائبه استطاع هؤلاء أن

يقيموا في مصر[٣٤]، وقد ذهب وفدٌ منهم إلى السويس في أكتوبر ١٨٣٣، وجمعوا معلومات عن طبيعة الأرض وعمق المياه في ميناء السويس، وعدد السفن التي تفد إليه من الهند، وبعد أن قاموا بمهمتهم عادوا إلى القاهرة، ثم قامت بعثة ثانية إلى السويس في شهر نوفمبر١٨٣٣م، وتتبعت آثار الترعة القديمة التي كانت تصل النيل بالبحر الأحمر استعدادًا للرحلة التي كان رئيس الجماعة الأب انفانتان يُزمِع القيام بها بنفسه إلى منطقة البرزخ، وأخيرًا قام رئيس الجماعة برحلته في خلال شهري يناير وفبراير١٨٣٤م، مزودًا بخطابات توصية من "سليمان باشا الفرنساوى" إلى رجال الإدارة في المناطق التي كان مقررًا زيارتها، وصحبته جمع من أتباعه، وقد بدؤوا رحلتهم بزيارة دمياط والمنصورة وزفتى، ثم اتجهوا إلى قلب البرزخ، وانحدروا جنوبًا إلى البحيرات المرة، حتى بلغوا مدينة السويس في فبراير ١٨٣٤م[٣٥] ونتج عن هذه الزيارة دراسة طبيعة التربة وعمق المياه والحركة البحرية، ووضعوا منطقة خليج السويس على خرائطهم[٣٦] وقد أسند انفانتان التنفيذ الفعلي للمشروع إلى المهندس "فورنل"[٣٧] الذي وضع أول وثيقة "للسان سيمونيين" عن شق القناة عبر هذا البرزخ[٣٨]، ولكن عندما أرادوا أن يفاتحوا محمد علي في مشروع القناة نصحهم القنصل الفرنسي ألا يفعلوا هذا حتى يعدوا دراسة دقيقة وبيانات كافية، كما نصحهم بالدخول في خدمة الباشا لكسب ثقته[٣٩]، ومع ذلك لم ينجح " السان سيمونيون" في إقناع محمد علي بمزايا المشروع[٤٠] وبعد ذلك غادروا مصر إلا نفر قليل منهم بقى فيها بعد أن أسلم[٤١].

وقد عبروا عن رفض محمد علي للمشروع، وتفضيل مشروع القناطر الخيرية، بأن مشروع القناة عالمي يعود بالنفع على العالم كله؛ إلا أن مشروع القناطر - رغم فائدته - فإنه يتصف بالأنانية؛ لأنه مشروع لا يفيد إلا مصر وحدها(٤٢).

وكذلك أبدى آخرون من المهندسين الفرنسيين رغبة في شق القناة، فأعد المهندس "كولان Collin" والمهندس " كورديو Cordieu" في سنة ١٨٤٠م، و"جاليس بك" في سنة ١٨٤٤م مشروعًا لشق هذه القناة؛ إلا أن مشروعاتهم كانت في خطوطها الأصلية مقتبسة من النتائج التي انتهت إليها دراسات وبحوث "لينان دى بلفون" في مشروعه(٤٣).

٢- انجلترا ومشروع قناة السويس

كانت انجلترا قبل حضور أتباع سان سيمون إلى مصر تفاضل بين طريق البحر المتوسط إلى الخليج العربي عبر سوريا وبلاد ما بين النهرين، والطريق البري عبر مصر؛ ولذلك أوفدت تشيزني Chesney عام ١٨٣٠م لدراسة الطريق البري، وكانت أولى خطواته هي البحث في إمكان تحويل طريق مصر البريّ إلى طريق مائي بحفر قناة في برزخ السويس فقام بزيارة إلى منطقة البرزخ (٤٤) ووصل إلى نتيجة تخالف ما وصل إليه "لوبير" على أنه لا يوجد اختلاف أساسي في مستوى البحرين وأنه يمكن حفر قناة مستقيمة (٤٥) بين السويس والفرما(٤٦)، ولكن هذه النتيجة لم يكن لها ردُّ فعل حتى في انجلترا نفسها (٤٧)، وذلك أن تشيزني Chesney كان من ضباط المدفعية، ومن غير المتخصصين في الأعمال المائية، علاوة على أنه لم يقم إلا بزيارة واحدة لبرزخ السويس، ومن ثَم لم تُتح له الفرصة

للقيام بأبحاث عميقة ودراسات مستفيضة[٤٨]، ولكنَّ هذا المشروع صرف النظر عنه عام ١٨٣٤م، في مقابل القيام على تنفيذ فكرة جديدة لإنشاء سكة حديد بين القاهرة والسويس، والتي لاقت تأييدًا في مجلس العموم البريطاني[٤٩].

وكان بعض المهندسين البريطانيين أمثال يوسف جبز (Gibbs) يرون أن المشروع يمكن تنفيذُهُ بمبلغ مليوني جنيه، بينما قدروا العائد الذي يمكن أن تجنيه التجارة البريطانية المارة في قناة السويس بنحو ثلاثمائة ألف جنيه سنويًا[٥٠].

وحرصت انجلترا على الانفراد بتنفيذ مشروع قناة لربط البحرين المتوسط والأحمر عبر مصر، عبرت عنه صحيفة Journanl de saone- eltoire الفرنسية في بعض مقالاتها الصادرة في سنة ١٨٤٠ والتي ذهب إحداها – وهي للشاعر الفرنسي لامارتين نشر في ٢٨ أغسطس ١٨٤٠م – إلى أن انجلترا تقبل حربًا ضدنا وضد العالم قرنًا من الزمان في البحر المتوسط، ولكنها لا تطيق أن تترك مفاتيح السويس في يد حاكم شرعي يسنده نفوذ فرنسا في مصر، لماذا؟ لأن لانجلترا مائة مليون نسمة من الرعايا في بلاد الهند، والسويس هي مفتاح إمبراطوريتها الهندية، وفى مقال آخر ذكر أن مصر هي السويس؛ والسويس هي الهند، والهند هي انجلترا[٥١].

ومن الداعين إلى تنفيذ هذا المشروع السير "أوركوهارد" عضو مجلس العموم البريطاني في عام ١٨٤٤م، الذي دعا إلى تكوين شركة إنجليزية لشق قناة عبر برزخ السويس، باعتبار أن هذا العمل يحقق لانجلترا والعالم خدمات لا حصر لها[٥٢]، وعلى الرغم

من تأييد الرأي العام لهذا المشروع؛ فإن الحكومة البريطانية قد عارضت تنفيذه؛ لأنها كانت ترى من الواجب عليها أن تسعى للاحتفاظ بالهند بمنأى عن نشاط فرنسا والنمسا؛ لأنه إذا صارت بحار الهند بعد شق قناة بين البحرين في متناول الأساطيل الفرنسية والنمسوية، فإن موقف انجلترا سيكون حرجًا(٥٣)، ومع ذلك فإنها لا تعارض شريطة أن تحتل السويس(٥٤).

يتضح من موقف انجلترا المعارض أنه لم يكن قائمًا على أساس التمسك بسياستها التقليدية - التي تقوم على مبدأ المحافظة على سلامة الإمبراطورية العثمانية، أو استحالة تنفيذ المشروع، كما كانت تعلن ذلك من وقت لآخر، أو أن إتمام المشروع من شأنه أن يؤدي إلى عرقلة تنفيذ مشروع السكة الحديد الذي كانت تؤثره على مشروع القناة - وإنما كانت معارضتها تقوم على أساس أن الذي يقوم به ويتولاه رجلٌ فرنسيٌّ يهدد مواصلاتِها مع الهند مفتاح إمبراطوريتها(٥٥).

٣- النمسا ومشروع القناة

في الوقت الذي كانت فيه فرنسا وانجلترا تعملان على زيادة نفوذيهما لدى محمد علي؛ أظهرت النمسا اهتمامًا بمسألة القناة، وقد ظهر ذلك منذ عام ١٨١٨م؛ حيث رأت في ذلك وسيلةً للنهوض بتجارتها(٥٦)، ورغبت في أن تحتل مكانة تجارية كالمكانة التي احتلتها البندقية سابقًا، كما كانت - إلى جانب ذلك - تطمع في النهوض إلى مصاف الدول البحرية الكبرى، إذا ما خضع لها طريق التجارة في البحر المتوسط، وكان صاحب هذه السياسة وزير النمسا

الأكبر، وأكبر ساسة أوروبا مترنيخ Metternich[٥٧] الذي كان يبدي اهتمامه بالمشروع، ويشاركه في ذلك الرأي كثير من رجاله لهذا استدعت قنصلها لورين Laurin عام ١٨٤٣م من الإسكندرية، وعرضت عليه كيفية التأثير على محمد علي لكي يقبل تنفيذ المشروع، كما حاول "ميترنيخ" أن يستخدم الطريق الدبلوماسي، وذلك بالاتصال بمحمد علي، واستغل سفراء النمسا في الدولة العثمانية في بذل جميع المحاولات الممكنة[٥٨]، ولكن محاولاته باءت بالفشل[٥٩]، فقد رد محمد علي على الخطاب الذي أرسله له "ميترنيخ" **(إننا نأمل في ذلك إن شاء الله متى تم حسن تنظيم مصالحنا الداخلية)**[٦٠].

أمام هذا رأى "ميترنيخ" وضع اتفاق دولي تضمن بموجبه الدول الأوروبية لمحمد علي استرداد كل ما ينفقه على تنفيذ القناة بالكامل، وأن تعترف الدول باتفاق مع الباب العالي بملكية محمد علي وورثته من بعده لقناة السويس[٦١]، ومع ذلك فشل المشروع النمساوي في شق القناة.

٤- جمعية دراسات قناة السويس

في نهاية عام ١٨٤٥م عاد الأمل يتجدد في نفس "انفانتان" وأحلامه القديمة، لما بلغه أن المهندس الفرنسي "لينان" يعد مشروعًا لقناة السويس منذ عام ١٨٤١م بالاشتراك مع رجل إنجليزي يدعى أندرسون Anderson[٦٢]، فوجد ذلك فرصة للرجوع للمشروع، ووجد أفضل وسيلة أن يجعل المشروع دوليًّا باشتراك جميع الدول الأوروبية فيه[٦٣]، فعمل على تأسيس جمعية في فرنسا أطلق عليها

(جمعية دراسات قناة السويس في ٣٠ نوفمبر ١٨٤٦م)[٦٤]، وقد تعاون مع أنفانتان المجموعة النمساوية الإيطالية الألمانية والمجموعة الفرنسية والمجموعة الإنجليزية، وتكونت كل مجموعة من عشرة أعضاء، ويرأس كلاً منها مهندس، وترأس المجموعة الأولى نيجريللي Negrelli، والثانية بولان تالابو Poulin Talabot، أما المجموعة الثالثة فقد ترأسها المهندس ستفنسون Stephenson[٦٥].

وقد انضمت إلى هذه الجمعية غرفتا ليون ومرسليا التجاريتين، بالإضافة إلى غرفة تجارة اللويد النمساوية[٦٦] وغرفة تريستة والغرفة التجارية بالبندقية[٦٧] والشركة الصناعية في فيينا[٦٨]، هذا إلى جانب كبار رجال الصناعة من تلك البلاد[٦٩]، وقد اعترف رؤساء هذه المجموعات أن الدراسات السابقة غير كافية، بعد أن درسوا إمكانية عمل خطوط ملاحية بين البحرين[٧٠].

وقد وُزِّعَ العمل بين المجموعات الثلاثة، بحيث تختص مجموعة "نيجريللي" بالدراسات على ساحل البحر المتوسط، وبحث إمكانيات إنشاء ميناء على مدخل القناة على هذا البحر، وتختص مجموعة "ستفنسون" بدراسة ميناء السويس، ومعرفة مدى صلاحيته لاستقبال السفن، وذلك بعد شق الطريق الملاحي الجديد، أما مجموعة بولان تالابو Poulin Talabot فقد اختصت بالدراسات في منطقة البرزخ ذاتها[٧١]، في الوقت نفسه حاول "انفانتان" وجمعيته إجهاض مشروع انجلترا الخاص بإنشاء سكة حديد الإسكندرية – السويس- القاهرة؛ لأن انجلترا لا تحبذ مشروع القناة، وربما إذا وافق محمد علي على هذا المشروع يلغي مشروع السكة الحديد[٧٢].

وفى الجانب الآخر بذلت انجلترا مساعيها لدى محمد علي للحيلولة دون تنفيذ مشروع القناة ومحاولة إقناعه بتفضيل مشروع الخط الحديدي[٧٣]، وقد وجهت إلى "ستفنسون" التهكم والسخرية لاشتراكه في هذه الجمعية[٧٤].

وقد أوفد "تيجريللى" بعثته إلى مصر في ٢٥ مارس ١٨٤٧، وكانت مكونة من ثلاثة مهندسين وسكرتير، وزودها بالمعدات اللازمة، ووصلت السويس في ٣ إبريل من العام نفسه[٧٥]، وأرسل "ميترنخ" إلى "لورين" قنصله العام في مصر يأمره بمساعدة هذه البعثة، وأن يقدم كافة الخدمات لها وأن يتصرف بحرص وحذر، وألا يتدخل بصفة سافرة[٧٦]، وقد لبى محمد علي طلب "لورين" بإعطائه سفينة صغيرة للمهندس النمساوي نكوى لتوجهه بها لجهة العريش، لكشف بعض نقاط السواحل؛ لمعرفة إمكان فتح ترعة من السويس إلى البحر المتوسط[٧٧]، وكذلك أمر محمد علي محافظ دمياط بمساعدة المهندسين النمساويين هناك، وتقديم كافة الخدمات الممكنة لهم، وتقديم الأموال المقررة لهم، على أن تخصم على طرف الديوان[٧٨]، وقد أنهت هذه المجموعة عملها على ساحل البحر المتوسط بمساعدة محمد علي، خلال الفترة من مايو إلى يوليو عام ١٨٤٦، في ظل ظروف مناخية سيئة، متبعين في تلك الأعمال تعليمات "تيجريللي"، وقد توصلت إلى أنه يمكن تنفيذ المشروع بطريقة غير مباشرة، وإذا كانت هناك عقبات فنية فإنه يمكن التغلب عليها، وقدرت تكاليف المشروع بما يتراوح بين ٦٠ و١٠٠ مليون فرنك[٧٩].

أما المجموعتان الأخرتان فقد تأخرتا عن الموعد المحدد لهما مما جعل "تيجرللي" يرسل عتابًا إلى "أنفانتان" بسبب هذا التأخير في ٢ فبراير ١٨٤٧ و١٣ فبراير ١٨٤٧م[٨٠].

بل إن المجموعة الإنجليزية لم تحضر إلى مصر بوحي من الساسة الإنجليز[٨١] ولم تلبث الشعبة الإنجليزية أن فقدت اهتمامها بمشروع القناة، وحولت اهتمامها لمشروع الخط الحديدي[٨٢]، وصار (ستفنسون) عدوًا للمشروع، حتى إنه دفع نفقات الدراسة من جيبه الخاص، وهو في هذا يتلاقى مع المصالح البريطانية[٨٣].

أما المجموعة الفرنسية، فقد جاءت إلى مصر في ١٢ ديسمبر عام ١٨٤٧ بدون "تالابو"، ووصلت السويس برئاسة "بوردالو" مع مجموعة من الفنيين[٨٤]، وقد أحسن محمد علي استقبال هذه البعثة، ووضع تحت تصرفها كل ما من شأنه أن يساعدها على إنجاز مهمتها، فطلب من مهندسه "لينان" مساعدتها في دراساتها وأبحاثها في صحراء البرزخ[٨٥]، كما وفر لها احتاجاتها من الخيام والماء والغذاء ووسائل النقل[٨٦].

وقد قامت هذه البعثة بدراسة منطقة برزخ السويس خلال الفترة من شهر سبتمبر – ديسمبر ١٨٤٧م[٨٧]حتى أثبتت أن مستوى المياه في البحرين متساو نتيجة الدقة في أعمال القياس، وبفضل معونة "لينان"، وبذلك استطاعت البعثة الفرنسية التي أوفدها "تالابو" إلى مصر عام ١٨٤٧م تحت إشراف جمعية دراسات قناة السويس أن تهدم الاعتقاد الخاطئ الذي سيطر على الأذهان منذ أقدم العصور، وأكدته بعثة الحملة الفرنسية[٨٨]، على الرغم من أن "تشيزني" قد

توصل إلى هذا الرأي عام ١٨٣٠م – كما مر بنا – فإن النتائج لم تكن حاسمة[٨٩].

وبعد أن توصلت هذه المجموعة إلى هذه النتائج اقترحت أكثر من مشروع لشق قناة تربط البحرين المتوسط والأحمر منها[٩٠]:

أولهما مشروع لشق قناة عبر برزخ السويس يعتمد على مياه النيل التي تغذيه وتكون خزانًا في وسط البرزخ يخرج منه فرع نحو الشمال إلى البحر المتوسط وآخر نحو الجنوب إلى البحر الأحمر.

أما المشروع الثاني فيصل وادي طوميلات بالإسكندرية عن طريقة وسط الدلتا لا جنوبها[٩١].

وبعد انتهاء المجموعتين النمساوية والفرنسية من أبحاثهما في البرزخ؛ استقر رأى المهندسين المشرفين على مجموعات دراسات قناة السويس على ضرورة قيامهم معًا إلى المنطقة التي سوف تخترقها القناة، وذلك حتى يمكن الاتفاق بشكل نهائي على طبيعة المشروع[٩٢]؛ إلا أن قيام ثورات عام ١٨٤٨ في أوروبا، وانتشارها في فرنسا وألمانيا وإيطاليا والنمسا؛ أدى إلى تعطيل نشاط الجمعية، هذا إلى جانب التنازع بين انجلترا وفرنسا على تنفيذ مشاريعهما الاستراتيجية فى مصر، بشكل عطلهما معا[٩٣].

موقف محمد على من المشروع

لما عرض اقتراح شق قناة عبر الأراضي المصرية على محمد على تردد أولاً، وخاف سوءَ العاقبة، حتى إن ذهب إلى أنه قال:

"إنني لو فتحت القنال لخلقت لمصر بوسـفورا كبسفور الدولـة العليـة، وكما أن البسفور سببٌ في مشاكلها تصبح بـلادي المطمـوع فيهـا مـن الأصل بسبب القنال مرسحًا للمطامع السيئة"[٩٤].

لكنه في واقع الأمر لم يعارض فكرة حفـر قنـاة بـين البحـرين لتسهيل سبل الاتصال بين الشرق والغرب، فقد كـان يـؤمن بأهميـة مثـل هـذه القنـاة وفائـدتها، بـدليل تأييـده للأبحـاث والدراسـات المتـصلة بالمشروع في عهـده، وبخاصـة أبحـاث "لينـان دى بلفـون" و"أبحـاث جمعية قناة السويس"، وكانت هناك عوامـل تـدعوه إلـى الاهتمـام بتنفيـذ المشروع منها:

١- أنه كان يخشى ما يترتب علـى مـرور الأجانـب وتجـارتهم فـي قلب البلاد باستخدام الطريق البرى الـذي أخـذت حركـة المـرور تزداد فيه على مر الأيـام، فكـان محمـد علـى يريـد أن ينقـل المرور بين الشرق والغرب إلى حـدود الـبلاد وأطرافهـا، بـدلاً من أن يخترق قلب البلاد[٩٥].

٢- كـان يـرى أن تنفيـذ المـشروع يخفـف، روابطـه بالدولـة العثمانية[٩٦]؛ لأنه يضفي على جهوده فـي مـصر عوامـل القـوة والاسـتقرار، ويـربط مـصالح مـصر بالمـصالح الدوليـة المشتركة، وعلى الأخص بالدول المطلة على البحر المتوسط.

ورغم إيمان محمد على بفائـدة القنـاة؛ فقـد كـان يفـضل عليـه مشروع القنـاطر الخيريـة[٩٧] ولكـن تـردده فـي تنفيـذ المـشروع ورفضه يرجع إلى عدة أمور أهمها:

أ- أن الآراء لم تستقر بشأن أفضل الطرق لتحقيق الاتصال بين البحرين، ولم يستطع المختصون أن يخرجوا مشروعًا كاملاً لتوصيل البحرين بحيث يكون خاليًا من النقائص، ولم يستقر الفنيون - سواء في مصر أم في أوروبا - على مشروع نهائي[٩٨].

ب- عدم موافقة الحكومة البريطانية على المشروع؛ لأنها حريصة على أن تظل أملاكها بالهند بعيدًا عن أيدي القوى الأوروبية[٩٩].

ج- تخوف محمد علي من موقف النمسا التي كانت تريد تدخل الباب العالي بحجة أنه صاحب المشروع الشرعي طرفًا في الاتفاقات الدولية لتقرير حيدة القناة، وأن "محمد علي" ما هو إلا مجرد والٍ لإحدى ولايات الدولة العثمانية يدين لها بالطاعة والولاء، على اعتبار أن السلطان أقدر سياسيًّا وصاحب السيادة الشرعية عليها[١٠٠] وهذا أمر يرفضه محمد علي ومن هذا أصبح يخشى النمسا[١٠١].

د- موقف الدولة العثمانية نفسها، فإنها كانت تخشى أن يؤدي حفر القناة إلى زيادة ثروة والي مصر وقوته واستقلاله[١٠٢] وبالتالي ضياع ولاية مصر منها؛ وذلك يشجع ولاتها على القيام بجولات ضد الدولة العثمانية من أجل الحصول على الاستقلال[١٠٣].

ومن ثم كانت الحكومة العثمانية تشترط حصولها على نصيب من الأرباح، واشترطت احتلال قوات عثمانية لطرفي القناة؛ خشية استقلال مصر إذا ما شقت قناة تفصل بينها وبين أقاليم الدولة العثمانية، ولقد كان من الصعب أن يوافق محمد علي باشا على ذلك(١٠٤).

ولهذا كله أعلن محمد علي رفضه لهذا المشروع حتى إنه فضل النزول عن الحكم على الموافقة عليه(١٠٥).

ثانياً- السويس والطريق البري

الطريق البري قبل عصر محمد علي

إن الطريق البري عبر مصر كان يمثل أحد أهم الطرق التجارية الثلاثة التي كانت تربط الشرق بالغرب وتتلخص في:

١- طريق يجتاز وسط أوروبا، ويمتد من الصين أو الهند متجهاً جنوب روسيا وآسيا الصغرى؛ حيث يتفرع إلى فرعين رئيسيين أحدهما يتجه إلى القسطنطينية، والآخر يجتاز روسيا إلى بحر البلطيق، ثم يجتاز بولندا والنمسا والمجر إلى وسط أوروبا وحوض الراين وعُرِفَ هذا الطريقُ بطريق الحرير.

٢- طريق دجلة والفرات إلى مواني الشام على البحر المتوسط فأوروبا.

٣- طريق يخترق المحيط الهندي ومياه البحر الأحمر إلى السويس، ثم يجتاز الصحراء حتى النيل؛ حيث تحمل بضائعه بسفن نيلية إلى الإسكندرية، وهذا الطريق هو مجال دراستنا.

و لما كانت مصر تقع في أضيق بقعة بين البحرين الأحمر والمتوسط، فقد كان برزخ السويس دائمًا بداية ونهاية لطريق الاتصال بين أوروبا وآسيا وهو طريق يجمع بين وسائل النقل البحرية والنهرية والبرية(١٠٦).

وبعد أن رُدِمَت القناة في القرن الثامن الميلادي أصبح الطريق البريّ - عبر الأراضي المصرية - هو طريق التجارة بين الشرق والغرب، واستمر حتى إنشاء أول خط للسكك الحديدية بمصر، ثم افتتاح قناة السويس عام ١٨٦٩م(١٠٧).

الدول الأوروبية والطريق البريّ

لا حاجة بنا إلى القول بأن النشاط التجاري الأوروبي في مصر إبان العهد العثماني المملوكي - وبخاصة في القرنين السابع عشر والثامن عشر - كان يتلون تبعًا لمصالح الدول الأوروبية. لا سيما فرنسا وانجلترا، وكانت هذه المصالح تتمثل في التنافس على الاستئثار باستخدام طريق السويس البريّ للأغراض التجارية، بالإضافة إلى صون مصالحهم التجارية في القاهرة والإسكندرية والسويس بصفة خاصة، ومنع اعتداءات العربان وغيرهم على القوافل التي تحمل تجارتهم المتجهة عبر برزخ السويس في طريقها إلى الأسواق الشرقية، أو التي يجلبونها من الهند والشرق عامة إلى الأسواق الأوروبية(١٠٨).

والواقع أن فرنسا كانت من أوائل الدول الأوروبية التي أولت عناية خاصة بالطريق البري وذلك عام ١٥٨٣م عندما آلت المستعمرات البرتغالية في الشرق إلى أسبانيا(١٠٩)، ولعل مما شجع فرنسا على الاهتمام بهذا الطريق، أن الدول البحرية الغربية وفي مقدمتها انجلترا وهولندا، كانتا تفضلان استخدام طريق رأس الرجاء الصالح للوصول إلى مواطن تجارة الشرق الغنية في الهند وجزر الهند الشرقية(١١٠).

وبناء على ذلك؛ فقد أصبح إحياء الطريق البري من قواعد الدبلوماسية الفرنسية في القرن السابع عشر، لا سيما في عهد لويس الرابع عشر وخلفائه(١١١).

وفي القرن الثامن عشر تمكّن الفرنسيون من عقد ثلاث معاهدات تجارية مع مصر، خاصة بعد نقل قنصليتها من القاهرة إلى الإسكندرية عام ١٧٧٧م، الأولى في يناير ١٧٨٥م مع مراد بك تعهد فيها مراد بك بحماية التجارة الفرنسية عند مرورها في مصر وتعهد بالعمل على استتباب الأمن في الطريق بين السويس والقاهرة، كما حدد الضريبة على متاجر الهند، وقد وقع على هذه المعاهدة بعد ذلك إبراهيم بك.

أما المعاهدة الثانية فقد وقعتها مع "يوسف كسّاب"، ملتزم الجمارك العام، وفيها تعهد يوسف بعدم زيادة الرسوم على المتاجر الفرنسية، وتحصيل نصف في المائة فقط من قيمة المتاجر المفرغة في السويس.

أما المعاهدة الثالثة فقد وقعتها مع الحاج ناصر شديد أحد شيوخ الأعراب، وفيها تعهد بنقل المتاجر الفرنسية بأمان في طريق الصحراء بين السويس والقاهرة في مقابل مبلغ معين على كل جمل، ولكن الباب العالي لم يوافق على هذه المعاهدات، وكذلك انجلترا[١١٢].

ومع هذا لم يصل إلى السويس سوى سفينة فرنسية واحدة[١١٣]، بالإضافة إلى انفجار بركان الثورة الفرنسية عام ١٧٨٩م، فانشغلت بها فرنسا، وقل اهتمامها بالطريق البري[١١٤]، ومع ذلك لم تقطع فرنسا الأمل، ففي أكتوبر ١٧٩٥م أوفدت إلى القاهرة "دبوا Thanvill Dubois" ليسعى لدى الأمراء المماليك للإذن بقيام تجارة منتظمة بين الهند والسويس[١١٥].

أما الإمبراطورية النمساوية، فقد أخذت تفكر جديًّا في القرن الثامن عشر في استغلال طريق البحر الأحمر والسويس للنقل التجاري بين الهند وبين مراكزها في البحر المتوسط[١١٦]، وكان يعمل على تحقيق هذا المشروع (انطون كاسس) ملتزم الجمارك في الإسكندرية ليبذل جهده مع (على بك الكبير) لتشجيع التجارة بين ترسته والهند عن طريق مصر والبحر الأحمر، أشرك معه التاجر روزتي Rossetti الذي أصبح قنصلاً للإمبراطورية في مصر، ولكن هذه المحاولات لم يُقدَّر لها التوفيق[١١٧].

أما الموقف السلبي لانجلترا فلم يستمر طويلاً، بل سرعان ما أخذت تعارض بكل قوة في إحياء هذا الطريق، خصوصًا بعد أن

زادت مصالحها بالهند في القرن الثامن عشر، وهناك عدة اعتبارات للمعارضة منها:

١- الخوف من أن يعطي إحياء هذا الطريق الفرصة لدول البحر المتوسط لتعطيل مصالحها بالهند، خاصة أنها لم تستفد منه أكثر من الدول المطلة على البحر المتوسط كفرنسا والنمسا(١١٨).

٢- اشتعال الحرب الروسية التركية، واستقلال علي بك الكبير بمصر عام ١٧٦٩م وإرساله الحملات إلى جدة وبلاد الشام.

٣- اضطراب الأمن في الطريق البري، وتعرض المتاجر المنقولة فيه لنهب عربان الصحراء(١١٩).

على أية حالة، لم تعترف انجلترا بأية فائدة لهذا الطريق سوى نقل البريد بينها وبين الهند(١٢٠)، ولم يتجدد اهتمام انجلترا بمسألة الطريق البري إلا بعد خروج الحملة الفرنسية من مصر، ومن ذلك الحين زاد اهتمام الإنجليز بإحياء طريق السويس البري لنقل البريد والمسافرين من الهند وإليها(١٢١).

مدينة السويس والطريق البري خلال النصف الأول من القرن التاسع عشر(١٢٢)

ارتبطت مدينة السويس بالطريق البري The over land Route وحركة إحيائه في النصف الأول من القرن التاسع عشر، فقد اتجهت أنظار أوروبا وبخاصة انجلترا إلى السويس عندما أوحت الأوضاع

السياسية والاقتصادية والاجتماعية الجديدة التي أحاطت بالدول الأوروبية إلى التفكير في إيجاد طريق سريع سهل يربط أوروبا بالهند وغيرها من بلاد الشرق، فإن الانقلاب الصناعي الذي بدأ في انجلترا، ثم أخذ في الانتقال إلى معظم دول أوروبا، واشتداد حدة التنافس الإستعماري بين الدول الأوروبية، والزيادة السريعة في عدد السكان، كل ذلك أدى إلى تنشيط حركة النقل، وزيادة التبادل التجاري بين أوروبا والشرق[١٢٣]، بعد أن أصبح طريق رأس الرجاء الصالح لا يتناسب مع الأوضاع الجديدة في أوروبا، وفي انجلترا على وجه الخصوص، وخاصة أنه في ذلك الوقت بدأ تسيير السفن بالبخار، وكانت السفن البخارية في أول عهدها تلائم المسافات القصيرة كالبحر الأحمر والمتوسط أكثر من ملاءمتها المسافات الطويلة كطريق رأس الرجاء الصالح[١٢٤]، لعل كل هذه الأسباب وغيرها جعلت انجلترا تزيد اهتمامها بطريق السويس البري، وقد رأينا بوادر اهتمامها بهذا الطريق في نهاية القرن الثامن عشر[١٢٥] الأمر الذي أدى بها إلى الاستئثار بالنفوذ في البحر الأحمر، ومنع أية دولة أخرى من منافستها في هذا البحر، فاحتلت عدن ١٨٣٨م، ثم عينت لها قناصل في كل من القصير والسويس وجدة والمخا، وأخذت تنشئ علاقات وثيقة مع شيوخ العرب على السواحل العربية والإفريقية للبحر الأحمر، وبذلك أخذ البحر الأحمر يدخل تحت النفوذ البريطاني[١٢٦].

ففي سنة ١٨٢٣م بذل ضابط إنجليزي في شركة الهند الشرقية يدعى توماس واجهورن Thomas Waghorn مساعيه في

انجلترا والهند ومصر لإنشاء خط للملاحة بين انجلترا والهند عن طريق البحر الأحمر[١٢٧]، وقدم إلى شركة الهند الشرقية البريطانية تقريرًا عن كيفية استخدام هذا الطريق بصورة منتظمة، ولكن الشركة رفضت العمل بهذا التقرير، وفي عام ١٨٢٩-١٨٣٠م، أثبتت تجربته إمكان السفر من لندن إلى بومباي عن طريق مصر في ٤٠ يومًا ونصف، فقرر توماس أن يقوم بنفسه بمهمة ساعي البريد، فأرسل إلى رجال الأعمال في انجلترا كتابًا عام ١٨٣٥م يخطرهم فيه بأنه سوف يسافر من انجلترا إلى الإسكندرية، ومنها إلى السويس بطريق البر، ثم يبحر من السويس إلى الهند عن طريق البحر الأحمر إلى بومباي، وأنه يسره أن ينقل ما يعهد إليه من خطابات في مقابل خمسة شلنات للخطاب الواحد، وأنه سيقوم بهذه الرحلة سنويًا في شهر فبراير[١٢٨]، وقد حصل واجهورن من الحكومة المصرية على امتياز بتنظيم قوافل من الجمال سماها (مصلحة واجهورن للنقل بالجمال) لنقل الفحم من موانى البحر المتوسط لتموين البواخر الإنجليزية بميناء السويس[١٢٩].

كما ظفر واجهورن بامتياز نقل البريد الإنجليزي بالطريق البري، وكان الامتياز الأخير بمثابة اعتراف رسمي من الحكومة البريطانية بمشروعه، وكانت الرسائل الصادرة من انجلترا تحمل هذا الطابع "بطرف مستر واجهورن بالسويس"، وكانت الرسائل الواردة إلى انجلترا تحمل طابعًا آخر هو "بطرف مستر واجهورن بالإسكندرية"، وهكذا نجح مشروع واجهورن نجاحًا لا مثيل له، وشجعه هذا على تأسيس فنادق في كل من القاهرة والسويس

للمسافرين على خط القاهرة – السويس الذين كان يتعهد بنقلهم من الإسكندرية إلى السويس، مقابل ١٣جنيهًا إنجليزيًا شاملة تكاليف الطعام والنوم[١٣٠].

وكان للمسافر أن يجتاز الطريق من الإسكندرية إلى القاهرة إما عن طريق رشيد بالحمير، أو عن طريق الصحراء بالإبل، أو عن طريق النيل في السفن، وكان لواجهورن سفنًا شراعية (تسمى شركة التأمين النيلية) تسع كل سفينة أربعة ركاب[١٣١].

كما اختار بقعة جميلة في شبرا الخيمة لتكون مزرعة تمون السائحين والمسافرين بالخضر والفواكه، كما وضع كتابًا أسماه "نصائح للرحالة بالطريق البري" تضمن الكتاب أيضًا وصفًا شائقًا لرشيد والإسكندرية والقاهرة، ونشر به معلومات عن وسائل السفر والإقامة[١٣٢].

وقد أرسلت مصلحة البريد البريطانية أول شحنة من رسائلها في ٢ مارس ١٨٣٥م عبر هذا الطريق، فكان هذا بمثابة اعتراف آخر بالمشروع وسرعان ما اهتمت انجلترا بحماية بريدها فقوت الأميرالية البريطانية أسطولاً بست وحدات[١٣٣].

وقد أنشئت إدارة النقل في عام ١٨٣٧م بإشراف شركة الهند الشرقية الإنجليزية، وأسست تلك الشركة ثلاثة مكاتب لها في الإسكندرية والقاهرة والسويس، وفى نفس الوقت حصلت على حق إنشاء محطات على طول الطريق البري بين القاهرة والسويس لمدة

عشر سنوات[١٣٤]، وفي نهاية عام ١٨٣٧م كانت هناك ثلاث سفن بخارية تقوم بخدمة منتظمة بين بومباي والسويس، وهي "هيولندسي" و"أطلنطا" و"بيرنييس" وكلها تتبع شركة الهند الشرقية، وكانت الرحلة تستغرق عشرين يومًا تقريبًا في الاتجاه الواحد وفي الوقت نفسه أقيمت خدمة شهرية منتظمة بين انجلترا والإسكندرية[١٣٥].

وقد نافس واجهورن اثنان من بني جلدته هما: رافن وهل Raven and Hill اللذان أقاما في القاهرة وبنيا فيها فندقًا لنزول المسافرين، وتعهدا بنقل الركاب ومتاعهم بين القاهرة والسويس في عربات خاصة بالمسافرين وأخرى بالبضائع، وشرعا في إنشاء فندق بالسويس، وساهمت معهما لجنة للملاحة في بومباي في إقامة خمسة منازل للمسافرين في الصحراء، أحدهما كبير في وسط الطريق بين القاهرة والسويس[١٣٦]، وكانت تتقاضى ستة جنيهات عن كل مسافر في الرحلة عبر الصحراء من القاهرة إلى السويس[١٣٧].

واشتدت المنافسة بين واجهورن وهذه الشركة، فلم تسمح للمسافرين من عملاء واجهورن باستخدام المحطات الصحراوية التي أقامتها الشركة، ولا بالحصول على ماء الشرب، وعمل واجهوزون من ناحيته على إقامة عراقيل في وجه شركة رافن وهل في السويس والقاهرة على السواء، فكان يحرض أصحاب الخيول والبغال على عدم بيعها أو تأجيرها لهذه الشركة، وبهذه الوسيلة تعرض نشاط الشركة للتعطيل إن لم يكن التوقف لفترات طويلة[١٣٨]؛ إلا أنه في عام ١٨٤١م قام "واجهورن" "وهل ورافن" من جانب آخر بإدماج شركتيهما في شركة واحدة باسم "هل وشركاه"[١٣٩].

وفى عام ١٨٣٧م أوفدت بريطانيا إلى مصر الدكتور "جون بورنج" لوضع تقرير عن حالتها الراهنة وما ينتظر أن يكون في المستقبل، وكان من أهداف زيارته الضغط على الحكومة المصرية لتفعل شيئًا في صالح التجارة الهندية، وإعطائها مزيدًا من التسهيلات، والنهوض بالخدمة في الطريق الصحراوي بين القاهرة والسويس[١٤٠].

وقد ناقش بورنج في تقريره مسألة المكاسب التي ستعود على مصر، وأبرز أهمية هذا الطريق للتجارة التي يمكن أن تنمو لو أمكن التغلب على الصعاب، وقد قُدِّرَ عددُ المسافرين عبر هذا الطريق بين ٣٠٠-٤٠٠ شهريًا[١٤١].

وكان يرى أن استخدام طريق السويس البري يؤدي إلى تدعيم العلاقات بين مصر وبريطانيا، وامتد الاهتمام باستخدام طريق السويس البري إلى شركة P and O[١٤٢]، وهى كبرى شركات الملاحة البريطانية، واستطاعت في سنة ١٨٣٧م أن تصل إلى اتفاق مع الحكومة البريطانية على نقل بريدها بانتظام في بواخرها من انجلترا إلى الإسكندرية، ومنها إلى القاهرة بطريق ترعة المحمودية وفرع رشيد، ثم عبر الطريق البري إلى السويس، حيث تحمله سفن هذه الشركة في البحر الأحمر إلى بومباي في الهند، ثم عرضت على الحكومة المصرية في سنة ١٨٤١م أن يصرح لها بتسيير سفن نهرية بخارية في ترعة المحمودية وفرع رشيد ويكون لها حق إقامة المنشآت والمخازن الضرورية لها على نفقتها وأن تنال حماية الحكومة المصرية لممارسة أعمالها، وأن تقوم الحكومة بتحسين

طريقي القاهرة – السويس، وقنا – القصير[١٤٣]، وقد وافقت الحكومة المصرية على منح الامتياز للشركة لمدة عام تبدأ من أول يناير ١٨٤٢م[١٤٤].

جهود محمد علي بالطريق البري

من الطرق البرية التي اهتمت بها الحكومة المصرية الطريق الذي كان يربط قنا بالقصير والطريق الذى يربط القاهرة بالسويس؛ حيث عملت على تقدم الطريق الأول واستتباب الأمن فيه والعناية بالمارين به، باعتباره الطريق المعتاد للمسافرين في أول الأمر والانتقال فيه بواسطة القوافل، أما الطريق الآخر، فكان أول الأمر أقل استعمالاً على الرغم من قصره؛ لأن هبوب الرياح الشمالية في البحر الأحمر معظم شهور السنة؛ جعل السفن الشراعية غير قادرة على السير ضد الرياح والوصول إلى السويس، ولما تغيرت الظروف استخدمت شركة الهند الشرقية السفن البخارية في الملاحة بين بومباي والسويس فى عام ١٨٣٤م، أصبحت السفن قادرة على السير ضد الرياح والوصول إلى السويس، مما أدى إلى إحياء مكانة السويس، وزيادة حركة مرور المسافرين والبضائع عن طريق مصر، والتحول عن الطريق بين القصير وقنا إلى الطريق بين القاهرة والسويس[١٤٥].

لقد أدى هذا إلى اهتمام الحكومة المصرية بأمر هذا الطريق، فنشرت فيه الأمن وسيرت عليه القوافل، وخاصة قوافل الجمال لنقل الفحم اللازم للسفن البخارية[١٤٦]، وكانت عمليات نقل الفحم إلى السويس عبر الطريق الصحراوي تستمر طوال العام، نظرًا إلى زيادة

الحركة والنشاط في البحر الأحمر، وقد قدر الدكتور "جون بورنج" أن متوسط الاستهلاك السنوي من الفحم كان يصل إلى ٢٧٠٠ طن، وذكر أن هذه الكميات الضخمة من الفحم كانت تنقل على ظهور الإبل إلى السويس، وأنه من النادر أن يمر يوم دون أن تتحرك من القاهرة قافلة من الإبل محملة بالفحم إلى السويس، وأشاد بالجهود الصادقة التي بذلتها الحكومة المصرية في سبيل توفير الأعداد الضخة من الجمال للمشاركة في نقل الفحم إلى السويس[١٤٧]، وأشاد أيضًا بهذه المعاونة الكولونيل كامبل في تقريره المؤرخ في ١٨ يناير ١٨٣٨م حيث ذكر لولا تدخل سلطات الحكومة المصرية لتعذر أو استحال توفير العدد اللازم من الجمال لنقل الفحم إلى السويس، وبخاصة خلال موسم الحج التي يشتد فيها الطلب على الجمال[١٤٨].

كما حرصت الحكومة المصرية على تعبيد طريق القاهرة – السويس، وقد تكلف ذلك مبلغ ٣٧٨٥٢٨ قرشًا، خلاف مصاريف الخفر وعليق الخيول وغيرها[١٤٩]، كما قامت بعمل استراحات في هذا الطريق[١٥٠]، وقبل سفر المسافرين إلى السويس كان عليهم زيارة ضابط الديوان، وتقديم أوراق تثبت شخصيتهم، فيقوم الضابط بإعطائهم تذكرة خاصة بهم، وعند وصولهم إلى المحطات التي يقصدونها كان عليهم إبراز هذه التذكرة[١٥١].

وقد نظم على هذه المحطات مكاتب للبوسطة، وبهذه المحطات اسطبلات لتغيير الخيول، وكذلك صهاريج للمياه، بالإضافة إلى تزويد الركاب بما يلزمهم أثناء سفرهم[١٥٢]، وقد قدر عدد المحطات بين القاهرة والسويس بخمس عشرة محطة[١٥٣]، وكان

تعمير الثلاث محطات الأولى منها على ديوان المباني بالقاهرة، وباقي المحطات على ديوان محافظة السويس(١٥٤)، وقد عين في كل محطة ساع له إلمام بالقراءة والحساب، وأعطى لكل واحد منهم ساعة فضية؛ حتى عند وصول الهجان لأي محطة يسجل توقيت وصوله لضبط حركة العمل(١٥٥).

كما سمح محمد على للوكلاء البريطانيين في القاهرة والإسكندرية باستخدام هذه المحطات؛ حتى يبلغ بعضهم بعضًا أنباء وصول سفن البريد وورود المكاتبات إلى الإسكندرية أو السويس، كما سمح باستخدامها في أي غرض من أغراض الخدمة العامة(١٥٦)، وعندما تصل بوسطة الإنجليز إلى السويس كان يُطلق لها مدفع ليلاً؛ لإشعار الباخرة الإنجليزية؛ لأنها تكون راسية بعيدًا عن الساحل، بناء على طلب قنصل انجلترا بالسويس(١٥٧)، وكثيرًا ما تأتي وابورات قومبانية الإنجليز من بومباي إلى السويس، وتستغرق ٢٤ يومًا ومعها بوسطة الهند(١٥٨)، وكذلك من كلكتا إلى السويس في ٢٧ يومًا(١٥٩).

وإلى جانب ذلك أنشأت الحكومة عام ١٨٤٠م ستة عشر برجًا بين القاهرة والسويس؛ لاستخدامها في الرسائل البرقية بالإشارات عن حركة السفن والمسافرين بين القاهرة والسويس(١٦٠)، وذلك بعد أن بنى عام ١٨٢٠م تسعة عشر برجًا بين القاهرة والإسكندرية(١٦١)، وبذلك تحقق الاتصال بين القاهرة والإسكندرية والسويس، وقد نظمت الإشارات بين السويس والقاهرة، حتى تأتي الحوادث في وقتها كل يوم وإنه إذا حصل تأخير أو تراخي فيتعرض المتسبب في ذلك لأشد الجزاء(١٦٢).

هذا وقد قدرت أجرة الجمال التي حملت بروج الإشارات لخط السويس – القاهرة ٢٣٣٠ قرشًا[١٦٣]، أما أجرة المقيمين بالإشارات فبلغت ٤٠٣٢ قرشًا[١٦٤]، أما أجرة الجمال التي خصصت لمشال مياه الشرب اللازمة للإشارات بطريق السويس فبلغت ٧٤٤١ قرشًا[١٦٥]، وكانت الرسالة تستغرق ساعتين أو ثلاثة من القاهرة والسويس والعكس[١٦٦]، وبهذا أصبح في إمكان المسافرين أن يبقوا في القاهرة حتى تصل البرقية التلغرافية التي تفيد أن باخرتهم مستعدة للرحيل من السويس، فيبدؤوا رحلتهم الصحراوية[١٦٧]، أما التلغراف الكهربي فقد أدخله سعيد باشا فيما بعد[١٦٨].

كما سمح محمد علي لشركة هل بإنشاء محطات على طول الطريق الصحراوي بين القاهرة والسويس، وأسست هذه الشركة في عام ١٨٣٨م أول استراحة لها على هذا الطريق[١٦٩]، كما سمح لها بتسيير خط منتظم من عربات الركوب التي تجرها البغال بين المدينتين، على أن يديرها إنجليزي[١٧٠].

كما أنه وافق لمدير شركة P and O أن تكون رسوم الترانزيت بين انجلترا والهند ٥% بدلاً من ٣% المنصوص عليها في الامتيازات، والتي لم تكن تفرق بين البضائع المستوردة وبضائع الترانزيت[١٧١]، كما سمح لها بتسيير سفينتين تجاريتين في فرع رشيد، ومراكب بخارية لجر السفن في ترعة المحمودية، مما ساعد على اختصار الزمن الذي كانت تستغرقه الرحلة من الإسكندرية إلى السويس إلى ثلاثة أيام[١٧٢]، وسمح لشركة الهند الشرقية أن تنشئ "إدارة النقل" في مصر، ولم يعترض عندما منحت الشركة امتياز هذه

الإدارة إلى شركة "هل وشركاه" كما تخلى لشركة الهند الشرقية عن مستودع فحم في السويس، وقطعة أرض قرب بولاق؛ لتقيم عليها مستودعًا للفحم[١٧٣].

ولا شك أن ما فعله الباشا يتماشى مع سياسته القائمة على الاستعانة بالأجانب ما دامت الضرورة تقتضي ذلك، فإذا انتهت الضرورة عمل على أن يتولى الأمر أهل البلاد أنفسهم[١٧٤]؛ ولذلك سعى إلى تمصير هذا الطريق، فبدأت الحكومة المصرية تسيطر على عمليات النقل في الطريق البري في أوائل ١٨٤٥م، خشية انتشار النفوذ الأجنبي في مصر، وحتى تعود جميع أرباح النقل إليها بدلاً من ذهاب أكثرها أو بعضها إلى هيئات أجنبية، وقد تمت هذه السيطرة في هوادة، فتكونت شركة النقل المصرية، وكانت المناصب الرئيسية فيها في يد موظفين إنجليز، ولكن قامت الحكومة بتمويل هذه الشركة من الناحية المالية، فأصبحت للحكومة حق المراقبة عليها[١٧٥]، كما أنه أجبر شركة "هل وشركاه" وشركة "P and O" على بيع ما يملكان من بواخر ومراكب شراعية وصنادل وخلافها[١٧٦].

وفى عام ١٨٤٦م صدر قرارُ الحكومة المصرية بتصفية شركة النقل، وأقامت على أنقاضها مصلحة حكومية عرفت باسم "المرورية" أو ديوان المرور، وعينت عبد الرحمن رشدي بك رئيسًا لهذه المصلحة[١٧٧]، ومع نهاية عام ١٨٤٦م كانت جميع وسائل النقل والمواصلات البري والمائي وأعمال الترانزيت تحت تصرف الباشا[١٧٨].

وقد أشاد المسافرون بما يلاقونه في مصر من رعاية وأمن في الطريق البري[١٧٩]، كما أشاد الرحالة بالخدمات التي تقدم في هذا

الطريق[١٨٠]، وأصبح أكثر المسافرين في الطريق البري، يفضلون قضاء يومين أو ثلاثة في القاهرة لزيارة معالمها التاريخية وأسواقها، ثم يستعدون للسفر إلى السويس[١٨١]، فإذا ما وصل المسافرون إلى بولاق حملتهم عربات من النوع المعروف باسم Vans إلى الفندق، وتسع العربة الواحدة من العربات نحو اثني عشر شخصًا، أما البريد والبضائع فتفرغ على رصيف الجمرك، ومن ثم تفرز، وتحمل على جمال تسير على هيئة قوافل تجتاز الصحراء إلى السويس، وكانت البضائع تسلم إلى مشايخ العربان بسندات وحوافظ لتوصلها إلى ربان الباخرة، والنقد في عهدة صراف، والبريد في عهدة الجمالة والقواصين الأتراك لتسليمه إلى ربابنة السفن[١٨٢].

وقد قسم الطريق البري إلى ثماني مراحل، زيدت بعد ذلك إلى خمس عشرة مرحلة، يتم فيها استبدال الخيول والبغال، كما أقيمت ثلاث نزل يستريح فيها المسافرون، وكان النزل المقام في وسط الطريق يديره "شبرد"، وكانت توجد محطة كل عشرة أميال تقريبًا[١٨٣]، ويبلغ طول الطريق البري ١٢٠ كيلومترًا[١٨٤]، تقطعها الإبل عادة في ثلاثة أيام[١٨٥]، وكانت القوافل التي تسير من القاهرة إلى السويس تتكون في العادة من حوالي مائة جمل، تكفي لحمل ألفي صندوق، خمسمائة حقيبة من حقائب البريد، ومائة طرد بضاعة[١٨٦]، عدا صرر الفضة والنقد[١٨٧].

وقد أدى تقدم طريق السويس البري إلى زيادة التجارة العابرة والمسافرين، الذين زاد عددهم من ٢٧٥ سنة ١٨٤٠م إلى ٢٧٠٠ عام ١٨٤٥م، ثم إلى أكثر من ثلاثة آلاف في سنة ١٨٤٦م، كما أن

الرحلة من لندن إلى بومباي التي كانت تستغرق أربعة أشهر بالسفن الشراعية عن طريق رأس الرجاء الصالح أصبحت تستغرق أربعين يومًا بطريق مصر[١٨٨].

أما عن وسائل النقل المستخدمة في ذلك الطريق برًا، فكانت قاصرة في أوائل القرن التاسع عشر على دواب الحمل[١٨٩]، إلى أن استخدم المسافرون في عهد محمد علي الإبل التي كانت تسير في قوافل كثيرة، والتي استبدلت بعد ذلك بعربات كبيرة تجرها الخيول والبغال، وأصبح استخدام الإبل مقصورًا على نقل الفحم إلى السويس[١٩٠].

وبعد أن كان عددُ الجمال المستخدمة في النقل ٥٠ جملاً، وصل العدد إلى ٢٥٠٠ جمل، و٤٤٠ حصانًا و٤٦ بغلاً[١٩١]، وفي الحقيقة أنه لمن الممكن أن يقال بوجه عام إن السفر عبر مصر كان لا يقل أمنًا عنه في أعظم بلاد أوروبا مدنية وحضارة[١٩٢].

ثالثًا - السويس ومشروع السكة الحديد[١٩٣]

كان هذا النجاح في تنظيم طريق السويس البري دافعًا للإنجليز في التفكير في إنشاء خط حديدي بين القاهرة والسويس، خاصة بعد أن فرغ الإنجليز من مد الخط الحديدي بين ليفربول ومنشستر، فاتجهت النية إلى تعميم التجربة في مصر، ويبدو أن المهندس الأسكتلندي توماس جلوي Galloway[١٩٤] كان على اتصال وثيق بمديري شركة سكة حديد "ليفربول – منشستر"، ففوضوا إليه أن يعرض على والي مصر فكرة الاستعاضة عن الطريق البري

بمشروع إنشاء طريق حديدي يبدأ من عين شمس، ثم يخترق الصحراء إلى السويس(١٩٥)، وفي عام ١٨٣٤م، قدم المهندس جلوي اقتراحًا بإنشاء خط السكة الحديد، ويتلخص هذا في مد خطوط حديدية تسير عليها عربات تجرها الحيوانات أو القاطرات، وإقامة استراحات مزودة بالمياه تبعد كل منها عن الأخرى بنحو عشرة أميال(١٩٦).

وكان متحمسًا للمشروع، فظل يقنع الباشا بأهميته بالنسبة للتجارة والعمران والحصول على إيراد جديد يغذى خزينة الدولة، واختصار المسافة بين السويس والإسكندرية إلى أربع وعشرين ساعة، بدلاً من ثمانية أيام، وما زال به حتى حصل على تصريح يخوله مسح الطريق الصحراوي إلى السويس واختبار طبيعة الأرض ودرجة تحملها، ثم عاد فحصل من الوالي على تفويض آخر بمنحه حق امتياز الخط في حالة إنشائه(١٩٧)، وقد وافق محمد علي مبدئيًا على هذا المشروع، على أن يكون النقل على الخط بخاريًا، وقد قدرت تكاليف تنفيذ المشروع بمبلغ ثلاثمائة ألف جنيه إنجليزي، وسافر جلوي إلى انجلترا لشراء بعض المهمات اللازمة، والبحث عن بعض الرأسماليين لتمويل المشروع؛ إذ إن الحكومة المصرية لم تكن مواردها المالية تسمح بالإنفاق وحدها على إنشاء الخط(١٩٨)، ومفاوضة الحكومة الإنجليزية في الترخيص بنقل بريدها على هذا الطريق الجديدة، نظير احتساب ستة بنسات عن كل رسالة تنقل إلى الهند وبالعكس(١٩٩).

أما الأدوات والمهمات فقد شحنت من انجلترا؛ حيث وصلت إلى الإسكندرية في صيف ١٨٣٥م، وظلت متروكة على

الشاطئ[٢٠٠]، واستعمل جزء من هذه القضبان والفلنكات في إنشاء خط يصل محاجر الدخيلة بميناء المكس[٢٠١].

ومن العجيب أن بريطانيا - صاحبة المصلحة الحيوية في هذا الطريق - لم تقف في ذلك الوقت من المشروع موقف المؤيد، إذ كانت مهتمة بطريق الفرات البري، هذا فضلاً عن أن باتريك كامبل عارض الفكرة، بحجة أنه ليس من المحتمل أن تصبح مصرُ - في يوم من الأيام - طريقًا لمواصلات تجري عليه حركة نقل ثقيلة بين أوروبا والهند، وأن إنشاء الخط الحديدي بين القاهرة والسويس لن يزيد كثيرًا من سرعة نقل البريد، وهو الموضوع الرئيسي الذي كان يهم بريطانيا في ذلك الوقت، بينما كان إنشاء الخط الحديدي المذكور سيجعل الزمن اللازم لنقل الرسائل من السويس إلى القاهرة ينخفض إلى ست ساعات، في حين تنقلها الإبل في حوالي ١٨ ساعة، وهذا الفارق الزمني لا يمكن أن يكون مبررًا للتكاليف الكبيرة التي سيتكلفها إنشاء ذلك الخط[٢٠٢] بالإضافة إلى عدم استقرار الموقف السياسي بين محمد على والسلطان[٢٠٣].

وقد ترك محمد علي مشروع الخط الحديدي؛ لأنه وجد أن انجلترا - صاحبة المصلحة الأولى - لا تساند مشروعه، فرأى أنه أصبح من غير العملي أن يستمر فيه[٢٠٤]، بالإضافة إلى أنه لم يكن في وسع المالية المصرية في ذلك الوقت أن تقوم بتمويل المشروع، هذا مع معارضة فرنسا، ولو قدر لذلك المشروع أن ينفذ في حينه لكان أول خط حديدي في خارج أوروبا، ومن أوائل الخطوط الحديدية في العالم[٢٠٥].

كما طُرِحَت أفكارٌ لربط الدلتا بالسويس رأسًا دون المرور بالقاهرة؛ حيث يربط الإسكندرية بالسويس عن طريق طنطا، مخترقًا وادى الطميلات، واتجه التفكير مرة أخرى إلى مده من بنها إلى السويس دون حاجة إلى وصوله إلى القاهرة، تحاشيًا للصعوبات الكثيرة التي أثيرت بصدد مشروع خط حديد بين القاهرة والسويس الصحراوي(٢٠٦).

وعندما زادت حركة نقل البريد والمسافرين والبضائع في الطريق البري بين القاهرة والسويس؛ أيد الإنجليز مشروع إنشاء سكة حديدية بين القاهرة والسويس(٢٠٧)، فعادت الفكرة مرة أخرى عام ١٨٤٣م إلى الظهور على يد "جون إسكندر جلوي"، الذي أخذ يواصل ما سبق أن بدأه شقيقه "توماس جلوي" من الترويج للمشروع في كل من انجلترا ومصر، وأظهر محمد علي ميله للاهتمام بالفكرة، إذ كان يتوقع نجاح اتفاقية البريد بينه وبين إدارة البريد البريطانية في ديسمبر ١٨٤٤م؛ إلا أنه ما إن رفضت الحكومة البريطانية التصديق على تلك الاتفاقية، قام بإبلاغ جلوي برفضه البدء في إنشاء الخط الحديدي، بحجة ارتفاع أسعار الحديد في انجلترا، وحتى حينما اقترح جلوي إنشاء الخط الحديدي على نفقته الخاصة ببعض الشروط؛ رفض الباشا أي إجراءات من هذا القبيل(٢٠٨).

كما كتب بالمرستون Palmerston – وزير خارجية انجلترا – إلى موراي Murray القنصل البريطاني في مصر في مايو ١٨٤٧م يقول له إن الفوائد التي تجنيها مصر، والتي يمكن كسبها من مشروع السكة الحديد، هي وقت أقل ومصروفات أقل وفى الرسالة نفسها

طلب منه أن يقنع محمد علي بمشروع السكة الحديد وأن يصرفه عن مشروع القناة[٢٠٩]، ولعل السبب الذي جعل انجلترا تهتم بتنفيذ مشروع الخط الحديدي يرجع إلى:

أولاً: المتغيرات السياسية؛ حيث رأت بريطانيا أن أي إبطاء في إنشاء الخط الحديدي يجعل مشروع القناة يحل محله[٢١٠]، وفي عام ١٨٤٧م عندما أخذت فكرة القناة تلفت الأذهان، فكرت انجلترا في أن يكون حفر القناة في مقابل عمل التسهيلات اللازمة لإنشاء خط القاهرة – السويس، وكانت تريد أن يكون لها حق إنشاء محطات عسكرية على طول الطريق البري، حتى يأمنوا متاجرهم من اعتداءات العربان المتكررة[٢١١] وهذا ما رفضه محمد على بشدة[٢١٢].

ثانيًا: المعارضة الشديدة التي أثارتها فرنسا ضد الطريق البري، فإن فرنسا كانت لا تزال تعقد أمالها على تنفيذ مشروع القناة والاستعاضة به عن الطريق البري استبقاء لنفوذها في البلاد، وتنشيطًا لتجارتها في البحر المتوسط[٢١٣]، وكانت تنظر إلى هذا المشروع على أنه مؤامرة بريطانية الهدف منها أن يكون بديلاً لمشروع القناة[٢١٤] فأوعزت إلى قنصلها العام في مصر مسيو "بارو" أن يضع العقبات في سبيل تنفيذ مشروع السكة الحديد، بأن يذكر للوالي أن هذا المشروع – فضلاً عن أنه يكلف نحو خمسة وعشرين مليون فرنك – ليس من المنتظر أن يعود بإيراد أو بأرباح على خزانة الدولة، كما ذكر "بارو" لمحمد علي أن بريطانيا يمكن أن تطلب فيما بعد امتيازات لعبور جيوشها إلى الهند، ثم أخذ يثير عاطفة

محمد على الدينية؛ مبينًا له أن أهداف المشروع سوف يفصل مصر عن النفوذ الإسلامي، وأنه كمسلم أولاً، وتركي ثانيًا، يجب أن يرفض هذا المشروع بكل قوة، ومن الناحية الاقتصادية، ذكر "بارو" أن مسألة مرور البضائع من أوروبا إلى الشرق عن طريق مصر ستكون نتائجه أن توضع الفائدة التجارية والفائدة السياسية التي لأوروبا في هذه البلاد بين أيدي الإنجليز، كما أن ترك الترانزيت لشركة إنجليزية من شأنه أن يعرض هذه الفائدة للخطر، ومعناه في النهاية وضع عنق مصر تحت أقدام انجلترا(٢١٥)، وبذلك عملت فرنسا على تشكيك محمد علي في جدوى هذا المشروع(٢١٦).

ومن اللافت للنظر أن خطة فرنسا لعرقلة المشروع لم تكن مقتصرة فقط على تحريض محمد علي، بل اتجهت أيضًا إلى السلطان العثماني لتثيره ضد محمد علي، كما أوعزت إلى قناصل الدول الأوروبية في الإسكندرية أن يعارضوا المشروع(٢١٧).

وبهذا نجحت الدعاية الفرنسية في تجريح مشروع السكة الحديد، ووصفته بالأنانية الإنجليزية؛ لأنه لا يخدم إلا الأغراض الإنجليزية، ولا يخدم أغراض مصر؛ إذ إنه سيمر برقعة صحراوية جرداء(٢١٨).

فكان رد محمد علي على بارو والدعاية الفرنسية أن مصر لا تملك المال الكافي لتنفيذ الخط الحديدي، وأن الخط غير ضروري في الوقت الحاضر، ثم قال مؤكدًا: **"بما أن الدول الأوروبية لم تعط امتيازات إلى شركات أجنبية لتنفيذ مشروع كهذا في أراضيها،**

فمصر إذن لن تقوم بتنفيذه، ولن تمنح شركة ما الحق في تنفيذه"[٢١٩] . وعلى أي حال فإن تخلى محمد علي عن الحكم، ثم وفاته في أغسطس ١٨٤٩ أوقفت المشروعات الاستراتيجية التي كانت موضوع تنافس الدولتين، فبقيت مسألة إنشاء الطرق الحديدية في مصر في مقدمة المسائل الحيوية التي تعيرها انجلترا اهتمامًا بالغًا، وتتحين الفرص لتنفيذها، كما بقيت مسألة حفر قناة السويس، ومحاربة مشروع طريق السويس الحديدي في مقدمة المسائل التي تهتم بها فرنسا[٢٢٠].

كل هذا يدل على أن مشروعات السكك الحديدية - في ذلك الوقت - لم تكن تهدف إلى خدمة النقل الداخلي بالبلاد، وربط العاصمة بالمدن الكبرى، وإنما كانت تهدف أساسًا إلى خدمة المواصلات بين مختلف أجزاء الإمبراطورية البريطانية.

يتضح من هذا أن النصف الأول من القرن التاسع عشر شهد تنافسًا بين انجلترا وفرنسا على مصر، باعتبارها طريقًا ممتازًا للمواصلات العالمية، ولقد تمثل هذا الصراع في التنافس على مشروعي السكة الحديد وقناة السويس، وأهمية مصر لم تصبح ذات طابع سياسي هام إلا بعد الاحتلال الفرنسي لمصر عام ١٧٩٨م، ففي ذلك الوقت تمت دراسة أولية لبرزخ السويس، واقترح شق قناة بين البحرين المتوسط والأحمر ولكن لم ينفذ، ثم أثير هذا الموضوع مرة أخرى من قبل السانسيمونيين.

ولم يتطور اهتمام بريطانيا بطريق المواصلات عبر مصر بشكل فعلي حتى عصر محمد علي الذي عمل على إحياء الطريق البري منذ أن تولى حكم مصر، وكان أول من اهتم بالطريق البري عبر مصر الإنجليزي توماس واجهورن، ثم تحول الإشراف على هذا الطريق إلى شركة أسسها محمد علي للقيام بهذه المهمة.

ومنذ أن ازداد الطريق المصري أهمية كحلقة اتصال أساسية بين بريطانيا والمستوطنين البريطانيين في الهند وغيرها، شكل مشروع إنشاء خط حديدي عبر مصر دورًا جديدًا في الصراع الإنجليزي الفرنسي، والذي كانت تؤيده بريطانيا؛ إلا أن فرنسا عارضت هذا المشروع معارضة شديدة، بل حاولت إقناع محمد بأن انجلترا لها نوايا عدوانية نحو مصر، وقد كان محمد علي سعيدًا بذلك؛ لأنه يستند إلى بريطانيا في رفضه حفر القناة، ويعتمد على فرنسا والنمسا في معارضته إنشاء خط حديدي في مصر، ولم ينفذ المشروعان إلا في عهد خلفاء محمد علي.

قطاع السياحة

في النصف الأول من القرن التاسع عشر، تحولت السويس إلي أحد أهم مراكز استقبال السياح والرحالة الأجانب بحكم موقعها؛ لذا اقتصر معظم النشاط السياحى بالسويس إلى ما يعرف بسياحة الترانزيت، وكان لإنشاء الطريق البري الأثرُ الواضح على النشاط السياحى بالمدينة؛ إذ أدى إلى إنشاء الفنادق واللوكاندات والخانات

لإقامة المسافرين والسياح بالمدينة[٢٢١]، وكذلك قربها من المناطق السياحية بصحراء سيناء ودير سانت كاترين ومنطقة عيون موسى إلى جانب جبل عتاقة[٢٢٢].

وقد غلب على السياح الأجانب الذين نزلوا بالسويس صفة أصحاب المقامات العالية، وكان هؤلاء يعاملون معاملة كريمة بما لهم من الإكبار والإجلال، كما يحظون بمقابلة الوالي الذي كان يبذل كل المستطاع في العناية بهم، وكثيرًا ما يخصص لهم قصوره أو دور كبار الدولة للإقامة فيها طوال وجودهم في مصر[٢٢٣].

وتُظهر الوثائق كثيرًا من الحفاوة والاهتمام بهذه الشخصيات، فمنها "قنصل سردينيا" الذي مُنح تصريحًا بالسفر إلى السويس للسياحة مع مترجمه وبضعة أنفار من رجاله، ثم صدرت الأوامر لمحافظ السويس بتوفير الوسائل اللازمة لحمايته وصيانته، والاعتناء بأمر استراحته أثناء إقامته[٢٢٤]، وكان محمد علي معتدلاً في تصرفاته مع الأجانب، ويتضح ذلك من تعليماته إلى محافظ السويس عام ١٨٤٧ إطلاق المدافع لأعيان الإنجليز الحائزين على رتبة لواء وما فوق، الذين يترددون بعض الأوقات بالوابورات الإنجليزية[٢٢٥] كما أنه كان يعطى تصريحات لأشخاص لمرافقة السواح الإنجليز؛ لعدم تعدى العربان عليهم في حالة ذهابهم وإيابهم من السويس إلى مصر، وتوصليهم آمنين سالمين[٢٢٦].

أما السياح الآخرون الذين لا ألقاب لهم ولا شهرة، فكانوا يجوبون البلاد في أمن وسلام[٢٢٧].

وكانت هناك ضوابط تحكم مجيء السياح إلى مصر وتنقلهم داخلها، منها الفرمانُ الشاهاني الصادر في ٣ محرم ١٢٣٨هـ / ١٨٢٢م بمنع مرور سياحة أي إنسان كان داخل الممالك الشاهانية، بدون تذاكر مرور تبين جنسيته وكيفيته، وعدم التهاون في ذلك الأمر(٢٢٨)، كما أن محمد علي قام بتعميم استخدام تذاكر المرور في مصر عام ١٨٢٩م؛ فقد قرر أن يكون بيد كل إنسان تذكرة مختومة بختم مصر، تقدم عند خروجه من أبواب مصر ودخوله فيها، وعند انتقاله من بلد إلى آخر أو من مدينة إلى مدينة أخرى(٢٢٩).

وهناك أمثلة عديدة على ذلك منها: أنه سمح للسائح الإنجليزى "بارونت" الذي كان ذاهبًا مع خادميه إلى بر الشام عن طريق السويس بالحصول على تذكرة لمروره، مع توصيته لمحافظ السويس بتوفير كل أسباب راحته(٢٣٠)، وقد حصل السائح الفرنسي "بارتو" ومن معه على تذكرة مرور تسمح له السياحة في جهتي جدة والسويس قبل توجهه إلى الهند(٢٣١) كما أمر محافظ السويس بإركاب همبريك وهرنبرك من السياح الروس في سفينة، وإرسالهما مع رفقائهما وخدامهما إلى جدة من السويس، والاهتمام بحمايتهم والعمل على راحتهم(٢٣٢).

ومن مظاهر اهتمام عباس باشا بالسياح أنه أصدر أوامره في ١٧ محرم ١٢٦٥هـ/ ١٤ ديسمبر ١٨٤٨ بتعيين الأميرلاى "سليم حمدى بك" محافظًا للسويس؛ وذلك لمقابلة السياح والترحيب بهم وتحيتهم؛ نظرًا إلى معرفته باللغة الإنجليزية، وكذلك لأهمية بندر السويس واتساعه يومًا بعد يوم(٢٣٣).

من العرض السابق يتضح أن السياحة الأولى في مصر والسويس كانت سياحة الترانزيت، فمن الطبيعي أن تنال العناية والاهتمام الخاص؛ لتوفير سبل الراحة للسياح، ومن مظاهر هذا الاهتمام إمداد مصلحة المرور بعشرة ضباط لتسهيل ما يلزم للسياح، هذا بالإضافة إلى صدور التعليمات إلى مديري المحطات التي تقع على طريق انتقال السياح بضرورة إنهاء الإجراءات الخاصة بهم بأقصى سرعة ممكنة(٢٣٤).

هذا وقد يتصادف وصول السياح من أوروبا ومن الهند إلى السويس في وقت واحد، فتكون أعدادهم أكثر من المعتاد، ورغم هذا فقد بذلت الجهود لنقلهم في وقت قصير، وتم ذلك بفضل جهد مديرى المحطات المشيدة على طريق السويس القاهرة البرى(٢٣٥).

السياحة الدينية

شهدت السويس نوعًا آخرَ من السياحة عُرِف بالسياحة الدينية الإسلامية والمسيحية علي حد سواء نظرًا إلى وجود معالم سياحية دينية كضريح الغريب الذي اعتاد الناس زيارته، وكثيرًا ما مدحه بعض الزوار بقصائدهم(٢٣٦).

كذلك وجدت بالسويس كنيسةٌ للأروام الكاثوليك، وهي من أقدم الكنائس الكاثوليكية بمصر؛ حيث شُيِّدت عام ١٦٥٧م(٢٣٧)، وكان يذهب إليها المسيحيون الكاثوليك لإجراء الطقوس الدينية بها، وعند زيارة أحد الأجانب للسويس، كان لا بد له أن يذهب إلى هذه الكنيسة؛ لإجراء الطقوس الدينية والمراسيم، بل إن بعض الموظفين في المعية

كان يطلب من محمد علي السماح لـه بالسفر إلى السويس خصيصًا للسياحة وإجراء الطقوس الدينية بها، وهذا ما حدث مع المهندس الإنجليزى "توماس جلوى"[٢٣٨].

بجانب ذلك كان زوار دير طور سيناء يأتون إلى السويس أولاً، ومنها يأخذون طريق البحر إلى مدينة الطور فالدير، أو يذهبون رأسًا من السويس بطريق البر ويرجعون كلهم إلى مدينة الطور، فيزورون حمام موسى وجبل الناقوس وشجرة العذراء في المطرية، ثم يأتون القاهرة، وكان الدير يتكفل بالنفقة على من يقيم به أو بمراكزه في السويس والطور والقاهرة، ويعتبر مركز الدير في السويس من أهم المراكز؛ إذ يتكون من منزل للرهبان وبجانبه منزل للإيجار ذو ثلاث طوابق، ويقيم في هذا المركز دائمًا راهب لتسهيل سبل السفر للرهبان وزوار الدير[٢٣٩].

السياحة العلاجية

كانت السويس مركزًا للعلاج والاستشفاء، وذلك بعد اكتشاف المياه الكبريتية في عيون موسى، التي تقع على بعد ٨ أميال من السويس، وهى تابعة للسويس، وتتميز هذه العيون بمياهها الكبريتية التي تستخدم في الاستشفاء، وكانت تمد سكان السويس بمياه الشرب والخضر، كما كانت مصيفًا لسكانها[٢٤٠]؛ ونظرًا إلى طيب هوائها، يذهب إليها أهل السويس من المرضى وغيرهم فيكتسبون خفة ونشاطًا[٢٤١].

وكان محمد علي يسمح لمن يريد الذهاب إلى هذه المناطق للاستشفاء والعلاج، مثلما سمح للهانم كريمة المرحوم خليل باشا يكن إلى محل المياه الكبريتية الكائنة بين السويس والفرعونية؛ لمعالجة عينها، كما أمر الذين سيذهبون معها بإحضار بضعة زجاجات لمعاينتها طبيًا[٢٤٢]، ولاعتدال المناخ في طريق السويس قرر عباس باشا[٢٤٣] عام ١٨٤٨ أن ينشئ قصرًا في الدار الحمراء؛ ليكون مكانًا لتغيير الهواء[٢٤٤] واستقبال الولاة العرب بعيدًا عن أعين الرقباء[٢٤٥].

قطاع التعدين

عرف عن السويس غناها بالمعادن الثمينة كالذهب والزمرد، فضلاً عن أخشاب السنط التي كانت تنمو بكثرة في شبه جزيرة سيناء وحول السويس[٢٤٦]، ومع ذلك لم تُستغل إمكانات السويس المعدنية إلا في القرن التاسع عشر، فقد كانت أول بعثة للبحث عن المعادن النفيسة عام ١٨٢١م، وذلك من أجل الكشف عن الذهب في شبه جزيرة سيناء والطور[٢٤٧]، وقد حاول محمد علي الاحتفاظ بالمعادن النفيسة في مصر عن طريق حظر تصديرها إلى الخارج[٢٤٨]، ولم يكن اهتمام محمد علي بالبحث عن المعادن الأخرى أقل من اهتمامه بالبحث عن المعادن النفيسة؛ لأن سير التصنيع والبناء يتطلب استيراد كميات كبيرة بنفقات باهظة؛ ولهذا بدأ في توجيه أنظاره إلى منطقة الطور؛ لكثرة معادنها[٢٤٩]، وفي عام ١٨٢٥ كلف لينان دي بلفون بالذهاب إلى الطور لدراسة ما بها من معادن[٢٥٠] على أن أهم الاكتشافات انصبت على اكتشاف الأحجار اللازمة في عملية البناء والعمارة، مثل الجرانيت المتمركز في بلاد الطور[٢٥١]؛ إلا أن

صعوبة التضاريس في بلاد الطور أدت إلى صعوبة بالغة في الحصول على البعض منها، على الرغم من المجهودات التي قامت بها كثير من البعثات العلمية(٢٥٢).

وفى عام ١٨٢٠ أصدر محمد علي أمرًا إلى "الكولونيل سيف" بالحفر في جبل الزيت للعثور على مواد الحريق المعدنية(٢٥٣) وقد أشاد "كادلفين" بذلك وذكر أن محمد علي عمل بالنهوض بالسويس وأنه أمر سليمان باشا بالبحث عن البترول في الجبال المحيطة بخليج السويس(٢٥٤).

وفى عام ١٨٢١ أرسل محمد علي بعض الإنجليز للبحث عن الفحم الحجرى في منطقة السويس(٢٥٥) تحت قيادة الموسيو برنت واستأنفوا أعمال الكولونيل سيف في جبل الزيت(٢٥٦) وفى عام ١٨٤٣ أصدر أوامره إلى محافظ السويس بأن يقدم إلى "إيمو بك" المكلف بالبحث عن الفحم الحجرى في تلك المنطقة وإعطائه الأموال التي يطلبها(٢٥٧)، وقد علق "على مبارك" على ذلك بأن هذه البعثة تمكنت من اكتشاف البترول؛ إلا أنه قليل وغير كاف لصعوبة الحصول عليه ولكثرة تكاليفه (٢٥٨).

هذا وقد التمس قنصل انجلترا بالسويس التصريح باستخراج وتشغيل معدن الحجر الكائن بجهة المسلة بالسويس، وذلك بعد القضاء على الاحتكار(٢٥٩).

وفى جنوب السويس يوجد أيضًا جبال الجير والجبس، وفى غربها يستخرج معدن الكبريت من جبل الزيت كما يوجد في أرض تلك الجهة ملح الطعام(٢٦٠).

هذا خلاف البعثات التي أرسلت إلى تلك الجبال الواقعة حول السوس للبحث عن حجارة الطواحين منها ما كلف بها المدعو "بوشناق مصطفى"(٢٦١).

يتضح من ذلك العرض أن محمد علي اهتم بالبحث عن المعادن النفيسة وغيرها، ولم يكتف بإرسال البعثات إلى الجبال الواقعة حول السويس وفي سيناء، بل استقدم خبراء من الخارج، وذلك عندما أرسل "فورتى" إلى أوروبا عام ١٨٢٢م باستحضار المعدنجية والصناع الفرنسيين، وأصدر أوامره إلى البك الكتخدا بإعطائهم مصاريف سفرهم ونفقاتهم ومرتباتهم من بداية عام ١٨٢٢م، ثم أصدر في التاريخ نفسه منشورًا عامًا إلى ضباط وحكام الأقاليم في مصر وأسوان والسويس والمحافظات الأخرى بتسهيل مأمورياتهم(٢٦٢).

ويمكننا القول إنه تعددت أوجه النشاط الاقتصادي لأهالي السويس ولعل أهم الأعمال التي مارسها أهالي السويس الملاحة في خليج السويس والبحر الأحمر، وحراسة قوافل التجارة والحج، كما مارسوا أعمال الوكالة التجارية لدول الشرق الأقصى كالهند والصين وغيرها من الدول الأوروبية كانجلترا وفرنسا وغيرهما، كما مارسوا عمليات إرشاد السفن في خليج السويس البحر الأحمر، ونقل الحجاج عبر هذا البحر إلى ميناء جدة(٢٦٣).

وبعد افتتاح الطريق البري عمل بعضُ السكان بتقديم الخدمات المختلفة فيه منذ وصول المسافرين إلى ميناء السويس حتى وصولهم إلى القاهرة(٢٦٤)، كذلك عمل أهالي السويس في نقل الفحم

من الميناء إلى أماكن استخدامه تابعين في ذلك العمل إلى ديوان القوافل[٢٦٥] كما عملوا أيضًا على السفن المستقرة على الساحل انتظارًا لمرور الحجاج[٢٦٦] كما شارك أهل السويس في الحروب الوهابية كبحارة في أسطول محمد علي باشا[٢٦٧]، وبصفة عامة شارك أهالي السويس تقريبًا في كل الأعمال بالمدينة.

الحياة الاجتماعية

المعلومات عن الحياة الاجتماعية لمدينة السويس فقيرة إلى حد ما؛ وذلك لفقدان سجلات المحكمة الشرعية، وكذلك دفاتر تعداد النفوس طوال فترة الدراسة، ومن ثم كان اعتمادنا بالدرجة الأولى على الوثائق المختلفة بالإضافة إلى المراجع وكتابات الرحالة، ومن المعروف أن المجتمع يتأثر بالبيئة وطبيعة أهله، ومجتمع السويس هناك عوامل أثرت فيه، وجعلته يختلف بعض الشيء عن سائر المجتمعات؛ لأن السويس مدينة تكاد تكون منعزلة عن سائر القطر المصري وكونها قديمة جدًا ومعظم سكانها غرباء وكونها مدينة بحرية كل هذه العوامل أثرت في حياتها الاجتماعية.

وقد وصف أحد الرحالة أهل السويس بأنهم أكثر رقة من القاهريين، ولهم مظهر يجعلهم أقرب إلى العرب، فملابسهم أكثر جمالاً وتميزًا وعيونهم مكحلة بعناية ويلبسون في أقدامهم الصنادل والأخفاف[٢٦٨]، وأهم ما يميز الحياة الاجتماعية بالمدينة مرور المحمل بها سنويًا[٢٦٩].

وقد ذكر "بيرتـون" أن أهـل الـسويس يعيـشون معيـشة رغـدة، فأسواقهم عامرة باللحوم والزبد المجلـوب مـن سـيناء والطيـور والـذرة والخضروات الآتية من القـاهرة والـشرقية، والقمـح الـذي يـأتي إلـى القاهرة عن طريق النيل، يحمل علـى ظهـور الجمـال عبـر الـصحراء إلى السويس(٢٧٠).

هذا وقد أشاد كادفين بجهـود محمـد علـي للنهـوض بالـسويس، خاصة أن سليمان باشا أُمر بالبحث عـن البتـرول فـي الجبـال المحيطـة بخليج السويس، ولكنه أشار إلـى المتاعـب التـي تعـانى منهـا المدينـة، فهى تعانى من البؤس والفقر، وترتفع الحـرارة فـي ضـواحيها، كمـا أن الصحراء تحيط بها من كل جانب، وتفتقـر المدينـة إلـى الميـاه؛ ولـذلك تندر فيها المساحات الخضراء(٢٧١).

وإذا كان معظم الرحالة قـد انتقـدوا الأوضـاع التـي تعـانى منهـا مدينة السويس؛ إلا أن ذلك لم يمنع الإشادة بموقعها وأهميتها التجارية.

أصل السكان

لقد كانت المكونات البشرية لشعب الـسويس – التـي عاشـت فـي "سيكوت" الفرعونية – من أصول فرعونيـة خالـصة، وذلـك منـذ ٤٥٠٠ ق.م، وقد جاء هؤلاء السكانُ من الجزيـرة العربيـة عـن طريـق قنـا – فقط – القصير، وذلك عبر مسار طريـق الآلهـة كمـا سـماه الفراعنـة؛ لاعتقادهم بأنه الطريـق الـذي جـاء منـه أجـدادهم الأول فـي العـصر الحجري الحديث، وقد كان برزخ الـسويس أحـد مـداخل الإنـسان الأول إلى مصر(٢٧٢).

وقد دلت الآثار التي خلفها الفراعنة في سيناء على أن سكان هذه الجزيرة كانوا - منذ بدء التاريخ - من أصل سامى كسكان سوريا، وكانوا يتكلمون لغة غير لغة المصريين، وقد عرفوا على الآثار المصرية باسم "هيروشايتو" أى أسياد الرمال، وعرف سكان بلاد الطور خاصة باسم "مونيتو" وهى تابعة للسويس، وفي عهد وستينيانوس - في أوائل القرن السادس الميلادى - بَنى ديرًا لرهبان طور سيناء، وبعث إليه بحامية من أروام ومصريين عرفوا "بالجبالية"، نسبة إلى "جبل الطور"، وبعد الفتح العربي لجزيرة سيناء في القرن السابع الميلادى، استوطن العرب فيها وسكنوها(٢٧٣).

وتعود أصول بعض عائلات السويس إلى بداية الفتح الإسلامي لمصر، والبعض الآخر إلى العنصر الوسيط، في حين قدم البعض الآخر إلى السويس في العصر الحديث؛ حيث استقروا فيها بعد عودتهم من رحلة الحج، وبعد حروب الفاطميين ضد القرامطة، وحروب الأيوبيين ضد الصليبيين، وحروب محمد علي ضد الوهابيين، كما أن البعض الآخر من الذين لجؤوا إليها كاستراحة أثناء خدمة قوافل تجارة التوابل عبر سيناء بمحاذاة خليج السويس، وأثناء العمل في خدمة قوافل الفحم من الإسكندرية إلى خليج السويس لم يلبثوا أن اتخذوا منها مقرًا دائمًا لإقامتهم(٢٧٤).

عناصر السكان

يتكون عناصر السكان بالمدينة من أهالي السويس الوطنيين والمغاربة وبعض من أهل الحجاز والأجانب والرقيق والبرابرة وغيرهم.

كما سكنها وكلاء تجارة بين تجار القاهرة والإسكندرية وتجار الهند واليمن والحجاز والبلاد الأجنبية(٢٧٥).

المغاربة

في بداية حكم الفاطميين استقر في السويس بعض الحجاج المغاربة بعد عودتهم من رحلة الحج وتزوجوا من سويسيات، وآثروا الارتباط بالسويس؛ لقربها من الأراضي الحجازية(٢٧٦)، وعلى الرغم من ذلك، فإن استقرار المغاربة بالسويس يرتبط في المقام الأول بنشاط الجالية التجاري، وتذكر بعض المراجع أن التجار المغاربة لهم وكالات تجارية في السويس، وتقوم بعمليات البيع والشراء، وكان لهم وكلاء مقيمون في السويس(٢٧٧)، ومندمجون مع أهالي البلاد حتى اعتبروا أنفسهم من الوطنيين، وقد شاركوا في أعمال البناء وإتمام المنشآت العمرانية بالمدينة(٢٧٨)، وقد تعايش أفراد هذه الجالية مع مجتمع المدينة، وكان لهم تأثير في بنية المدينة، بما أنشؤوه فيها من وكالات ومراكز تجارية، كانت بمثابة نقاط تجمع سكاني(٢٧٩).

الحجازيون

ويرجع وجودهم إلى ما بعد الفتح الإسلامي لمصر وتقاطر القبائل النازحة إلى مصر، وقد جاء فريق من هذه القبائل إلى السويس، منها قبائل بلى ولخم وجزام والقرشية(٢٨٠)، وكانوا يعاملون نفس المعاملة واستقروا في السويس بصفة دائمة وأصبح يطبق عليهم جميع الأحكام المطبقة على أهالي السويس الوطنيين(٢٨١).

هذا بالإضافة إلى الأجانب، فقد وجد بالسويس قنصلية لانجلترا وكذلك وكيل قنصل لفرنسا(٢٨٢).

تعداد السكان

إن محاولات عدة قد بُذلت لتقدير عدد سكان مصر في مختلف العصور، وربما كان أكثر هذه التقديرات أقرب إلى الخطأ منها إلى الصواب، ولعل أول تقدير لسكان مصر يحظى من الدارسين بقدر من الثقة هو تقدير "جومار" أحد علماء الحملة الفرنسية عام ١٨٠٠م، فقد أسند هذا التقرير دراسة تحليلية اختير لها إقليم المنيا على اعتبار أنه يمثل حالةً وسطًا تصلح لأن تكون مقياسًا يقاس عليه سكان القطر المصري[٢٨٣]، وقد قدر عدد سكان مصر بنحو ٢٤٦٠٢٠٠ نسمة[٢٨٤] ثم أجريت عدة تقديرات طوال النصف الأول من القرن التاسع عشر منها: عام ١٨٢١م وذلك وفق سجلات الضرائب وقدرت بنحو ٢٥٣٦٤٠٠ نسمة، وبلغ عدد سكان السويس في ذلك العام ٢٩٠٠ نسمة خلاف البدو[٢٨٥].

وإذا سلمنا بهذين التقديرين، فإن الفترة من ١٨٠٠ – ١٨٢١ تمثل فترة جمود وتوقف عن النمو؛ لأن عدد السكان في كلا التقديرين يكاد يكون واحدًا، ومعنى هذا أن حصاد الموت كان يستوعب ببساطة كل محصول الحياة، هذا من ناحية، ومن ناحية أخرى فقد ظلت الحياة الصحية على درجة كبيرة من التأخر حتى أوائل القرن التاسع عشر، وكانت نسبة الوفيات في الأطفال في أوائل القرن نفسه تصل أحيانًا إلى ٥٠٠ في الألف وذلك أبلغ دليل على سوء الأحوال الصحية[٢٨٦].

أما تقديرات عام ١٨٤٦ التـي أجريـت علـى القطـر المـصري، وذلك حسب تعداد المنـازل فقـد قـدرت بـــ ٤,٤٧٦,٤٤٠ نـسمة[٢٨٧]، هذا وقد أحيلت أعمال ذلك التعداد إلـى الـديوان الخـديوي، وذلـك بعـد القرار المعطى من المجالس العمومية والخـصوصية، وبـذلك لـزم تقـديم كافة الكشوفات والمخاطبات المتعلقة بـذلك إلـى الـديوان الخـديوي[٢٨٨]، وكان النظام المتبع في ذلك وضع لوح حجري أمـام كـل منـزل بمقـدار عدد السكان فيه؛ بحيث إذا أثبت أن في ذلك المنـزل أعـدادًا زائـدة عمـا هو مكتوب في ذلك اللـوح الحجـري؛ يجـازى صـاحبه بـالجزاء الـذي يستحقه[٢٨٩]، هذا وقـد قـدر عـدد سـكان الـسويس بـــ ٤١٦٠ نـسمة خلاف البدو[٢٩٠].

وقد تعين المعلم غبريـال عبـد الـشهيد لتعـداد بنـدر الـسويس، بمقتضى أمر الديوان الخديوى، وقد حـضر إلـى المدينـة فـي ٢٤ ربيـع الأول ١٢٦٣هــ/ فبرايـر ١٨٤٧، وقـد انتهـى مـن التعـداد فـي ٢٣ جمـادى الأول ١٢٦٣هــ وقـد حـررت الكـشوفات إلـى الـديوان الخديوى، وصرف له استحقاقه نظير ذلك، وقـد أعيـد مـرة أخـرى إلـى المدينة ومعه الكشوفات في يـوم ٧ جمـادى الآخـر ١٢٦٣، وبيـده أمـر من الديوان الخديوي بفسخ التعـداد الأول، ويـصير إعادتـه طبقًـا للأمـر الصادر في ٢٤ جمـادى الأول ١٢٦٣هــ/ ١٨٤٧، مـع مراعـاة الدقـة حتى يستطيع الحصول على التعداد بالـضبط، وكانـت لا تـصرف لـه أي استحقاقات بعد يوم ٢٤ المذكور في الـذهاب والإيـاب إلا بعـد الاسـتئذان من الديوان الخديوي[٢٩١].

وبمقارنة تقـديرات عـام ١٨٢١ و١٨٤٦ نجـد أن عـدد الـسكان قد تضاعف تقريبًا، وارتفـع معـدل نمـو الـسكان ارتفاعًـا عاليًـا (٣%)

سنويًا[٢٩٢]، وهذه الفترة تتطابق مع فترة الرخاء تحت حكم محمد علي[٢٩٣] خاصة في السنوات العشر الأخيرة من تلك الفترة، وذلك على الرغم من الأوبئة المنتشرة في البلاد في النصف الأول من القرن التاسع عشر، والتي قضت على الكثير من السكان؛ حيث كان محمد علي يأمر بغلق المصانع والمدارس عند اشتداد الوباء، ويعتصم في أحد قصوره إلى أن ينجلي، ويحذو حذوه في ذلك الأغنياء وأصحاب النفوذ، بالإضافة إلى التحسن في الطب بإنشاء مستشفى الطب ١٨٢٧ وتزايد الأجانب[٢٩٤]، وقد قدرت النسبة المئوية لنمو مدينة السويس في تلك الفترة ب ٤٣,٤٤%، أما الزيادة الملحوظة في عدد سكان السويس فترجع إلى التوسع التجاري والعلاقات التجارية التي سببت هجرة الناس المرتفعة إلى السويس[٢٩٥]، ولولا عدم توفر مياه الشرب التي كانت تنقل إلى السويس لنمت نموًا كبيرًا؛ نظرًا إلى إنشاء الطريق البرى إلى الهند في عهد محمد علي[٢٩٦].

وهكذا يتضح أن الأنشطة الاقتصادية التي كانت تمارس في مجتمع السويس ارتبطت بالطبيعة الجغرافية بالمدينة، ولهذا وُجِدَت حرَفٌ متنوعة وصنائع مختلفة لعل أهمها صناعة السفن، أما شهرة المدينة التجارية فازدادت أهميتها خاصةً لوقوعها على البحر الأحمر، واكتشاف البخار في تسيير السفن، فأصبحت علاقاتها التجارية مع شبه الجزيرة العربية والسودان والهند مزدهرة، وكذلك مع المدن المصرية الأخرى في حين انعدم النشاط الزراعي.

وقد أثرت طبيعة هذه الأنشطة على الوضع الاجتماعي لسكان تلك المدينة، إذ مارسوا تقريبًا كل الأنشطة الاقتصادية المتاحة.

هوامش الفصل الثالث

(١) انظر ملحق رقم (٥).

(٢) سليم حسن: مصر القديمة، جـ١٣، الهيئة المصرية للكتاب، القاهرة، ٢٠٠١، ص ص ٦٩٥، ٦٩٦.

(٣) محمد أمين حسونة: مصر والطرق الحديدية، د.ن، القاهرة، ١٩٣٥، ص ٣٤.

(٤) السيد رجب حراز: المرجع السابق، ص ٣٢٥.

(٥) محمود صالح منسي: مشروع قناة السويس بين أتباع سان سيمون وفردنادي ليسبس، دار الطباعي العربي، القاهرة، ١٩٧١، ص ص ٢٥-٢٦.

(٦) ساماركو انجلو: الحقيقة في مسألة قناة السويس، تعريب طه فوزي، المطبعة اليوسفية، القاهرة، ١٩٤٠، ص ص ١٩، ٢٠.

(٧) محمود صالح منسي: المرجع السابق، ص ٢٧.

(٨) توفيق حامد المرعشلي: صفحات في تاريخ مصر، ط٢، د.ن، القاهرة، ١٩٢٩، ص ١٥٩.

(9) Hallberg, Charles, W: The Suez Canal, its history and Diplomatic importance, London 1931, P 46.

(١٠) السيد رجب حراز: المرجع السابق، ص ٧٨.

(١١) على باشا مبارك: المرجع السابق، جـ١٨، ص ١٢٧.

(١٢) محمود صالح المنسي: المرجع السابق، ص ٢٧.

(١٣) مصطفى الحفناوي: قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة، جـ١، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، ١٩٥٦، ص ٣٦.

(١٤) مصطفى الحفناوي: المرجع السابق، ص ص ٥٧- ٦٣.

(١٥) محمد فهمي لهيطة: المرجع السابق، ص ٦٣.

(١٦) محمود صالح منسي: المرجع السابق، ص ص ٣٠، ٣١.

(١٧) مصطفى الحفناوي: المرجع السابق، ص ٥٨.

(١٨) محمود صالح منسي: المرجع السابق، ص ٣٢.

(١٩) مصطفى الحفناوي: المرجع السابق، ص ٥٩.

(٢٠) عبد الرحمن الرافعي: تاريخ الحركة القومية وتطور نظام الحكم في مصر، جـ١، دار المعارف، ١٩٨١، ص ص ١٢٣-١٢٤.

(٢١) محمود صالح منسي: المرجع السابق، ص ١٣٥.

(2) Gabril, Hannotanx: Historire de La Nation Egyptienne, Tom v1, L' Egypte de 1801-1882. Par Charles. Roux, Paris . P. 543.

(٢٣) أنظر ملحق رقم (٧).

(٢٤) السان سيمونيون: نسبة إلى الكونت "هنري دى سانت سيمون" الذي توفي عام ١٨٢٥، وكان في حياته من المغامرين، وكانت له مشروعات يتناول أهمها برزخ السويس، وكان للكونت حواريون منهم الكاهن انفانتان Enfatin، والذين جاؤوا إلى مصر لتحقيق أحلام مؤسس الجماعة بعد وفاته، انظر مصطفى الحفناوي: المرجع السابق، ص ٨٣، وكذلك محمود صالح منسي: المرجع السابق، ص ٣٧ وما بعدها.

(٢٥) السيد رجب حزار: المرجع السابق، ص ٣٢٨.

(٢٦) مصطفى الحفناوي: قصة قناة السويس، د.ن، القاهرة، ١٩٥٦، ص ٩٦.

(٢٧) محمد طلعت عيسى: أتباع سان سيمون: رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الآداب، جامعة القاهرة، ١٩٥٦، ص ١٤٦.

(٢٨) مصطفى الحفناوي: المرجع السابق، ص ٩٦.

(٢٩) مصطفى الحفناوي: قناة السويس ومشكلاتها، ص ٨٥

(٣٠) عبد الغفار محمد حسين: انجلترا ومحمد علي ومشروع قناة السويس، دار سماح، طنطا، ١٩٨٢، ص ٤٤.

(٣١) محمود صالح منسي: المرجع السابق، ص ٤٦.

(٣٢) لينان دى بلفون: مهندس فرنسي في خدمة محمد علي والذي كان لبحوثه ودراساته عن مشروع توصيل البحرين أثر كبير في توجيه نشاط السان سيمونيين ويرجع اهتمامه بمشروع وصل البحرين إلى عام ١٨٢٠ وأنه حاول توصيل البخرين في عامي ١٨٢٧، ١٨٢٩، ١٨٤٠، ١٨٤١، إلى أنه وصل إلى النتائج التي توصلت إليها الحملة الفرنسية، للمزيد انظر، محمود صالح منسي: المرجع السابق، ص ٧٤ وما بعدها.

(33) Willson Arnold, J: The Suez Canal its Past Present and Future, London, 1939. p. 7.

(٣٤) محمود صالح منسي: المرجع السابق، ص ٥٠.

(٣٥) عبد العزيز الشناوي: المرجع السابق، ص ١٤٦.

(٣٦) محمد على الغنتت: الشرق والغرب من الحروب الصليبية إلى حرب السويس، جـ١، الدار القومية للطباعة والنشر، القاهرة، د.ت، ص ٦٩.

(٣٧) محمد طلعت عيسى: المرجع السابق، ص ١٥١.

(٣٨) محمد علي الغنتت: المرجع السابق، ص ٧٠.

(٣٩) محمود حسن صالح: المرجع السابق، ص ٥٠.

(٤٠) محمد علي الغنتت: المرجع السابق، ص ٧٠.

(٤١) عبد الغفار محمد حسين: المرجع السابق، ص ٥٤.

(٤٢) محمود حسن صالح منسي: المرجع السابق، ص ٥٨.

(٤٣) محمد علي الغنتت: المرجع السابق، ص ص ٦٧، ٦٨.

(44) Hallberg: op. cit. p. 77.

(45) Willson Arnold: op. cti. p. 7.

(46) Hallberg: op. cit. p. 77.

(47) Willson Arnold. op. cit. p. 7.

(٤٨) محمود صالح منسي: المرجع السابق، ص ٤٦.

(49) Willson Arnold. op. cit. p. 7.

(٥٠) عبد الغفار محمد حسين: المرجع السابق، ص ٥٦.

(٥١) مصطفى الحفناوي: المرجع السابق، ص ص ٧٦، ٧٧.

(٥٢) محمود صالح منسي: المرجع السابق، ص ٤٣.

(٥٣) محمد علي الغتت: المرجع السابق، ص ٦٧.

(٥٤) شوقي الجمل: المرجع السابق، ص ٣٥.

(٥٥) محمود حلمي مصطفى: سياسة الولايات المتحدة تجاه الباشوية المصرية، رسالة دكتوراه غير منشورة، آداب القاهرة، ١٩٦٢، ص ص ٨٩، ٩٠.

(٥٦) عبد الغفار محمد حسين: المرجع السابق، ص ٥٥.

(٥٧) السيد رجب حزار: المرجع السابق، ص ٣٢٨.

(٥٨) مصطفى الحفناوي: المرجع السابق، ص ص ٧٣، ٧٤.

(٥٩) عبد الغفار محمد حسين: المرجع السابق، ص ٥٨.

(٦٠) محفظة ٥٠ أبحاث: من الجناب العالي إلى بوغوص بك، ١٣ شوال ١٢٥٩هـ/ ١٨٤٣م.

(٦١) مصطفى الحفناوي: المرجع السابق، ص ١١٤.

(٦٢) نفسه: ص ص ٩٠، ٩١.

(٦٣) محمد طلعت حرب: قناة السويس، مطبعة الجريدة، القاهرة، ١٩١٠، ص ٢٠.

(٦٤) محمود صالح منسي: المرجع السابق، ص ص ٩٨، ١٠٣.

(65) European Archives: Box No.1, Suez Canal 1816 – 1916, p.4.

(٦٦) مصطفى الحنفاوي: المرجع السابق، ص٩٢.

(67) European Archives: Box No.1, Suez Canal 1816 – 1916, p.6,

(٦٨) مصطفى الحفناوي: المرجع السابق، ص ٩٢.

(69) European Archives: Box No.1, Suez Canal 1816 – 1916, p.6.

(70) European Archives: Box No.1, Suez Canal 1816 – 1916, p.4.

(٧١) محمود صالح منسي: المرجع السابق، ص ١٠١.

(٧٢) مصطفى الحفناوي: قصة قناة السويس، المرجع السابق، ص ص ١٠٠، ١٠١.

(73) Husny Hussien: Le Canal de Sues et La Politique Egyptienne, Paris, 1923, p, 208.

(٧٤) عبد الغفار محمد حسين: المرجع السابق، ص ٦٧.

(75) European Archives: Box No. 1, Suez Canal 1816 – 1916, p.54.

(٧٦) عبد الغفار محمد حسين: المرجع السابق، ص ٦٧.

(٧٧) محفظة ٤ معية سنية تركي: ملخصات الأوامر العلية، أمر إلى وكدمنل الدوننمة، في ٦ جمادى الآخر ١٢٦٣هـ/ ١٨٤٧م.

(٧٨) محفظة ٤ معية سنية تركي: ملخصات الأوامر العلية، أمر من محمد علي إلى محافظ دمياط، ٥ جمادى الآخر ١٢٦٣هـ/ ١٨٤٧م.

(79) European Archives: Box No. 1, Suez Canal 1816 – 1916, p.54.

(80) European Archives: Box No. 1, Suez Canal 1816 – 1916, p.6.

(81) Hallberg, op. cit, p. 94.

(٨٢) محمود صالح منسي: المرجع السابق، ص ١٠٨.

(٨٣) عبد الغفار محمد حسين: المرجع السابق، ص٧٢.

(٨٤) عبد العزيز محمد الشناوى: المرجع السابق، ص ١٤٩.

(85) Hallberg, op. cit, p. 99.

(٨٦) أمر محمد علي بوضع ستين نفرًا من عساكر المدفعية ومعهم يوزباشى وثلاثة ضباط تحت تصرف البعثة، بالإضافة إلى ثمانية وأربعين برميل مياه، وست عشرة قربة، وثماني خيمات ذات قباب، وست خيمات مخصوصة لأميرالآلايات، وأربع عشرة خيمة للخدم، وعشرة فئوس، وثمانية وثمانين جملاً، ومؤنة تكفي شهرًا، وثلاثين زوجًا من الشلف للجمال المخصصة للمهندسين الفرنسيين، وقد قدرت أجور الجمال المخصصة للمهندسين والعسكر ما يقرب من ٤٢٩٢ قرشًا و٥ بارة، وكذلك ثلاثين هجينًا، بالإضافة إلى عدد من الأغنام بلغ عددها ستون، وقدرت أثمانها بـ ٢٨٦١ قرشًا وغير ذلك من الأدوات، انظر: محفظة ٩ كتخدا، وثيقة ٧٣، ٢٤٦، ٥٣٨، ١١٥١.

(87) European Archives: Box No. 1, Suez Canal 1816 – 1916, p.7.

(٨٨) محمود صالح منسي: المرجع السابق، ص ١١١.

(٨٩) عبد العظيم رمضان: حركة المد والجذر التاريخية بين طريقي السويس ورأس الرجاء الصالح، مجلة السياسة الدولية، العدد ٥٤، أكتوبر ١٩٧٨، ص ٧٨.

(٩٠) لمزيد من المعلومات عن مشروعات مجموعة تالابو، انظر: محمود صالح منسي: المرجع السابق، ص ١١٣.

(٩١) محمود صالح منسي: المرجع السابق، ص ١١٣.

(٩٢) نفسه: ص ١٤.

(٩٣) عبد العظيم رمضان: المرجع السابق، ص ٧٨.

(٩٤) محمد طلعت حرب: المرجع السابق، ص ١٩.

(٩٥) محمود صالح منسي: المرجع السابق، ص ١٤٣.

(٩٦) سماركو: المرجع السابق، ص ٢٨.

(٩٧) عبد الغفار محمد حسين: المرجع السابق، ص ٧٠.

(٩٨) محمود صالح منسي: المرجع السابق، ص١٤٤.

(٩٩) عبد الغفار محمد حسين: المرجع السابق، ص ٦٥.

(100) Husny: op, cit. pp. 204 – 206.

(101) Hallberg: op. cit. p 96.

(١٠٢) محمود صالح منسي: المرجع السابق، ص ١٤٢.

(١٠٣) مصطفى الحفناوي: المرجع السابق، ص ٥٧.

(١٠٤) محمود صالح منسي: المرجع السابق، ص ١٤٢.

(105) Hallberg: op. cit. pp. 195-197.

(١٠٦) فاطمة علم الدين عبد الواحد: تطور النقل والمواصلات في مصر في عهد الاحتلال البريطاني ١٨٨٢-١٩١٤، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٨٩، ص ١٢٦.

(١٠٧) محمد فؤاد شكري وآخرون: المرجع السابق، ص ٦٣.

(١٠٨) السيد رجب حراز: المرجع السابق، ص ٧٧.

(١٠٩) محمد فؤاد شكري وآخرون: المرجع السابق، ص ٦٣.

(١١٠) السيد رجب حراز: المرجع السابق، ص ٧٨.

(١١١) فاطمة علم الدين: المرجع السابق، ص ١٢٨.

(١١٢) عمر عبد العزيز عمر: تاريخ المشرق العربي (١٥١٦-١٩٢٢)، دار النهضة العربية، بيروت، ١٩٨٥، ص ص ٢٣٠، ٢٣١.

(١١٣) أحمد عزت عبد الكريم: البحر الأحمر في العصور الحديثة، مجلة الجيش، مجلد ١٠، (يناير- مارس ١٩٤٨)، ص ٣٣٤.

(١١٤) فاطمة علم الدين: المرجع السابق، ص ١٣٠.

(١١٥) أحمد عزت عبد الكريم: سياسة مصر واستراتيجيتها في البحر الأحمر في عهد الحملة الفرنسية ومحمد علي، دراسة ضمن ندوة البحر الأحمر في التاريخ والسياسية، جامعة عين شمس، ١٩٨٠، ص ٣٣٦.

(١١٦) زينب عمر: المرجع السابق، ص ٣٩٦.

(١١٧) أحمد عزت عبد الكريم: البحر الاحمر، ص ٣٣٤.

(١١٨) فاطمة علم الدين: المرجع السابق، ص ص ١٢٨، ١٢٩.

(١١٩) محمد فؤاد شكري وآخرون: المرجع السابق، ص ٦٥.

(١٢٠) زينب عمر: المرجع السابق، ص ص ٣٨٩، ٣٩٠.

(١٢١) محمد فؤاد شكري وآخرون: المرجع السابق، ص ٦٨.

(١٢٢) انظر ملحق رقم (١٠).

(١٢٣) عبد العزيز الشناوي: المرجع السابق، ص ١١٥.

(١٢٤) محمد نور عارف: السياسة البريطانية تجاه مصر ١٨٤٠- ١٨٦٣، رسالة ماجستير غير منشور، كلية الآداب، جامعة أسيوط، فرع المنيا، ١٩٧٦، ص ٨٤.

(١٢٥) عبد العظيم رمضان: المرجع السابق، ص ٧٤.

(١٢٦) محمد فؤاد شكري وآخرون: نصوص ووثائق في التاريخ الحديث والمعاصر، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، د.ت، ص ص ٢٣٧، ٢٣٨.

(١٢٧) عبد العزيز الشناوي: المرجع السابق، ص ١١٨.

(١٢٨) محمد فؤاد شكري وآخرون: بناء دولة مصر، ص ٦٩.

(١٢٩) أمين مصطفى عفيفي: المرجع السابق، ص ٢٢٥.

(١٣٠) فؤاد فرج: المرجع السابق، ص ٣٠٩.

(١٣١) محمد فهمي لهيطة: المرجع السابق، ص ١١٩.

(١٣٢) محمد أمين حسونة: المرجع السابق، ص ٥٦.

(١٣٣) فؤاد فرج: المرجع السابق، ص ٣٠٩.

(١٣٤) أحمد أحمد الحتة: المرجع السابق، ص ٢٢١.

(١٣٥) جون مارلو: تاريخ النهب الاستعماري لمصر، ترجمة عبد العظيم رمضان، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٧٦، ص ٤٥.

(١٣٦) أحمد عزت عبد الكريم: البحر الأحمر، ص ٣٣٧.

(١٣٧) محمود صالح منسي: المرجع السابق، ص ١٣٦.

(١٣٨) عبد العزيز الشناوي: المرجع السابق، ص ١٢٢.

(١٣٩) جون مارلو: المرجع السابق، ص ٥٠.

(١٤٠) عبد العزيز الشناوي: بحوث في تاريخ الممرات المائية، قناة السويس والتيارات السياسية التي أحاطت بها، جـ١، القاهرة، ١٩٧١، ص ١.

(١٤١) عبد العزيز الشناوي : مدينة السويس ومنطقتها، المرجع السابق، ص١٢٢ .

(١٤٢) هذان الحرفان هما اختصار للاسم الإنجليزي للشركة Peninsular and Oriental Steam Navigation Company.

(١٤٣) عبد العزيز الشناوي: المرجع السابق، ص ١٢٣.

(١٤٤) أحمد عزت عبد الكريم: سياسة مصر واستراتيجيتها، ص ٣٠٤.

(١٤٥) أحمد أحمد الحتة: المرجع السابق، ص ص ٢١٩، ٢٢٠.

(١٤٦) جلال يحيى: المرجع السابق، ص ٣٦١.

(١٤٧) محمد فؤاد شكري وآخرون: بناء دولة مصر ، ص٥٢٠.

(١٤٨) عبد العزيز الشناوي: المرجع السابق، ص ١٢٥، محمد فؤاد شكري وآخرون : المرجع السابق، ص٧٩٧.

(١٤٩) محمد فؤاد شكري وآخرون: المرجع السابق، ص ٦٢.

(١٥٠) انظر: ملحق رقم (١٠).

(١٥١) زينب عمر: المرجع السابق، ص ٢٣٣.

(١٥٢) محفظة ٩ كتخدا: وثيقة ٨٣٣، ١٤ الحجة ١٢٦٣هـ/١٨٤٧م.

(١٥٣) وارد تحريرات محافظة السويس: ل/٩/٧/٤، ص ١٢٦، وثيقة ٧٥، ٣٠ جمادى الأخر ١٢٦٦هـ/١٨٤٩م.

(١٥٤) محفظة ٢ كتخدا، دفتر ٥٨٦، وثيقة ١٢١٦، ٨ محرم ١٢٦٣هـ/١٨٤٦م.

(١٥٥) محفظة ٥ معية سنية عربي: ٥ شعبان ١٢٤٧هـ/١٨٣١م.

(١٥٦) محمد فؤاد شكري وآخرون: المرجع السابق، ص ٧٩٥.

(١٥٧) محفظة ١٤ ديوان المعاونة: وثيقة ٦٦٦، من الجناب العالي إلى حبيب أفندي، ٤ ربيع الأخر ١٢٤٥هـ/١٨١٩م.

(١٥٨) محفظة ٧ وقائع مصرية: عدد ٧٤، ٦ شعبان ١٢٦٣هـ/ ١٨٤٧م.

(١٥٩) محفظة ٧ وقائع مصرية: عدد ٨٢، ١٠ شوال ١٢٦٣هـ/ ١٨٤٧.

(١٦٠) أحمد الشربيني السيد: المرجع السابق، ص ٢٢٢.

(١٦١) أحمد أحمد الحتة: المرجع السابق، ص ٦٢.

(١٦٢) محفظة ١ كتخدا: ملخصات، دفتر ٥٨٦، وثيقة ١٠١، ٢٣ رمضان ١٢٦٢هـ/١٨٤٦م

(١٦٣) محظفة ٢٣ ديوان المعاونة: دفتر ٢٨٦، وثيقة ٥٣٩، إفادة من شورى المعاون إلى عباس باشا، ٢٦ رجب ١٢٥٨هـ/١٨٤٢م.

(١٦٤) صادر محافظة السويس: ل/٩/١٠/١، ص ٥٥، وثيقة ٥٥، ٢٢ صفر ١٢٦٢هـ/١٨٤٦م.

(١٦٥) صادر محافظة السويس: ل/٩/١٠/١، ص ٣، وثيقة ٤٢، ٢٤ شعبان ١٢٦١هـ/١٨٤٥م.

(١٦٦) محفظة ١ كتخدا: ملحقات دفاتر ٥٨٦، وثيقة ١٠١، ٢٣ رمضان ١٢٦٢هـ/١٨٤٦م.

(١٦٧) شوقي الجمل: المرجع السابق، ص ٢٦.

(١٦٨) وزارة المواصلات: تاريخ البريد في مصر، المطبعة الأميرية، القاهرة، ١٩٣٤، هامش ٤٦.

(١٦٩) محمود صالح منسي: المرجع السابق، ص ١٣٦.

(١٧٠) فاطمة علم الدين: المرجع السابق، ص ١٣٢.

(١٧١) زينب عمر: المرجع السابق، ص ٢٣٨.

(١٧٢) محمد أمين حسونة: المرجع السابق، ص ٥٤.

(١٧٣) فاطمة علم الدين: المرجع السابق، ص ص ١٣٢، ١٣٣.

(١٧٤) راشد البراوي وآخر: المرجع السابق، ص٨٣.

(١٧٥) عبد العزيز الشناوي: المرجع السابق، ص ١٢٥.

(١٧٦) فاطمة علم الدين: المرجع السابق، ص ١٦.

(١٧٧) عبد العزيز الشناوي: المرجع السابق، ص ص ١٢٥، ١٢٦.

(١٧٨) محمد أمين حسونة: المرجع السابق، ص ٧٤.

(١٧٩) فؤاد فرج: المرجع السابق، ص ٣١١.

(١٨٠) ورنر هوفمستر: رحلة إلى مصر في عهد محمد علي، مطبعة المقتطف والمقطم، القاهرة، ١٩٤٧، ص ٥.

(١٨١) فؤاد فرج، المرجع السابق، ص ٣١١.

(١٨٢) محمد أمين حسونة: المرجع السابق، ص ٦٠.

(١٨٣) عبد الغفار محمد حسين: المرجع السابق، ص ٢٩.

(١٨٤) محمد نور عارف: المرجع السابق، ص ٦٤.

(١٨٥) محمد فؤاد شكري وآخرون: المرجع السابق، ص ٥٠٨.

(١٨٦) زينب عمر: المرجع السابق، ص ٢٣٤.

(١٨٧) فؤاد فرج: المرجع السابق، ص ٣٠٩.

(١٨٨) أحمد أحمد الحتة: المرجع السابق، ص ٢٢١.

(١٨٩) جلال يحيى: المرجع السابق، ص ٣٦٣.

(١٩٠) عبد الغفار محمد حسين: المرجع السابق، ص ٢٦.

(١٩١) فؤاد فرج: المرجع السابق، ص ٣١٥.

(١٩٢) محمد فؤاد شكري: المرجع السابق، ص ٥١٩.

(١٩٣) انظر ملحق رقم: (٧).

(١٩٤) توماس جلوي: مهندس إنجليزي عمل في خدمة الباشا زهاء عشرة سنوات، وهو النجل الأكبر لألكسندر جلوي، الذي كان يعمل مديرًا لمسبك المعادن بناحية بولاق، وكان يقوم ببعض الأعمال الهندسية في قصور الباشا، وقد عرف بعد ذلك بجلوى بك.

(١٩٥) محمد أمين حسونة: المرجع السابق، ص ٧٦.

(١٩٦) محمد فهمي لهيطة: المرجع السابق، ص ١٥٥.

(١٩٧) فؤاد فرج: المرجع السابق، ص ٣١٦.

(١٩٨) محمد فهمي لهيطة: المرجع السابق، ص ١٥٥.

(١٩٩) فؤاد فرج: المرجع السابق، ص ٣١٩.

(٢٠٠) محمد أمين حسونة: المرجع السابق، ص ٨٥.

(٢٠١) فؤاد فرج: المرجع السابق، ص ٣١٩.

(٢٠٢) فاطمة علم الدين: المرجع السابق، ص ٤٠.

(٢٠٣) عبد العزيز الشناوي: المرجع السابق، ص١٢٩.

(٢٠٤) شوقى الجمل: سياسة مصر واستراتيجيتها في البحر الأحمر، دراسة ضمن ندوة البحر الأحمر، المرجع السابق، ص ٣٩٣.

(٢٠٥) أحمد أحمد الحتة: المرجع السابق، ص ٢٣٠.

(٢٠٦) محمد صبحى عبد الحكيم: ، المرجع السابق، ص ٢٢٨.

(٢٠٧) أحمد أحمد الحتة: المرجع السابق، ص ص ٢٣٠، ٢٣١.

(٢٠٨) فاطمة علم الدين، المرجع السابق، ص ص ٤٠، ٤١.

(209) F. O. 97/ 408. Palmerston to Murray, 9th May 1847.

(210) Merrau, Paul: L'Egypte contemporaine 1840-1857, Paris, 1858, p. 93.

(٢١١) السيد رجب حراز: المرجع السابق، ص ٣٣٠.

(٢١٢) عبد العزيز الشناوي: المرجع السابق، ص ١٢٨.

(٢١٣) السيد رجب حراز: المرجع السابق، ص ٣٣١.

(٢١٤) محمد لبيب البويهى: مجلة السكة الحديد، أكتوبر ١٩٥٦، ص ٢١.

(٢١٥) محمد أمين حسونة: المرجع السابق، ص ص ٨٤، ٨٧.

(216) Merrau. Paul, op. cit, p. 93.

(٢١٧) حنين أغادير: ملاحظات جديدة من تاريخ السكك الحديدية في عهدها الأول، مجلة السكة الحديد، ١٩٣٣، ص٦.

(٢١٨) شوقي الجمل: سياسة مصر في البحر الأحمر، ص ٣٢.

(٢١٩) محمد أمين حسونة: المرجع السابق، ص ٨٧.

(٢٢٠) فؤاد فرج: المرجع السابق، ص ٣٢٠.

(٢٢١) وارد تحريرات محافظة السويس: ل/٩/٧/٤، ١٠ ربيع الآخر سنة ١٢٦٥هـ/١٨٤٨م.

(٢٢٢) حامد محمود: السويس مع الثورة، دراسة ضمن كتاب بلادنا السويس، المرجع السابق، ص٢٩٩

(٢٢٣) أ.ب. كلوت بك: المرجع السابق، ص ٤٥٣.

(٢٢٤) محفظة ٢٩ ديوان خديوى، دفتر ٧٣٩، ص ٣٧، وثيقة ٢٠٢، أمر إلى محافظ السويس، ١٦ ربيع الآخر ١٢٤٤هـ/ ١٨٢٨م.

(٢٢٥) محفظة ٤ سنية عربى/ أوامر: ٢٩ ربيع الآخر ١٢٦٣ هـ/١٨٤٧م.

(٢٢٦) أدراج الدار: درج ٢٤١، دفتر ٢٨٢ تركى، ص ١٧٤، وثيقة١٢٠٨، ٥ شوال ١٢٦٥هـ/١٨٤٩م.

(٢٢٧) أ.ب. كلوت بك: المرجع السابق، ص ٤٥٤.

(٢٢٨) أمين سامى: المرجع السابق، حـ ٢، ص ٣٠٤.

(٢٢٩) الوقائع المصرية: عدد ٦٩، ١٩ ربيع الأول ١٢٤٥هـ/ ١٨٢٩م.

(٢٣٠) درج ٢٤١: دفتر ٦ معية تركى، وثيقة ٢٣٦، ١١ جمادى الآخر ١٢٣٦هـ ١٨٢٠م.

(٢٣١) محفظة ٢ معية سنية تركى: ملخص الأوامر العلية، ٩ رمضان ١٢٤٦هـ/١٨٣٠م.

(٢٣٢) محفظة ٢٠: تراجم، معية سنية تركى، أمر إلى محافظ السويس، ٣ ربيع الأول ١٢٤٠هـ/١٨٢٤م.

(٢٣٣) أمين سامى: المرجع السابق، مج ١، جـ ٣، ص ١٥.

(٢٣٤) السيد سيد أحمد توفيق: السياحة في مصر خلال القرن التاسع عشر، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٩٤، ص ص ٥٦، ٥٧.

(٢٣٥) الوقائع المصرية: عدد ١٢٤، ٢٣ شعبان ١٢٦٤هـ/١٨٤٨م.

(٢٣٦) ليلى عبد اللطيف: المرجع السابق، ص ١١٢.

(٢٣٧) فؤاد فراج: المرجع السابق، ص ٣٤٥.

(٢٣٨) سجلات المعية السنية تركي: سجل ١٩، وثيقة ٤٦٤، من المعية إلى حسين أغا محافظ السويس، ١٣ شعبان ١٢٤١هـ/١٨٢٦م.

(٢٣٩) نعوم بك شقير: المرجع السابق، ص ص ٢٢٧، ٢٢٩.

(٢٤٠) فؤاد فرج: المرجع السابق، ص ٦٩.

(٢٤١) على باشا مبارك: المرجع السابق، ص ص ٧٠، ٧١.

(٢٤٢) سجلات المعية السنية تركي:سجل ٤٨، وثيقة ٢٤٥، من الباب العالي إلى ناظر الجهادية، ٢٨ربيع الآخر ١٢٤٩هـ/١٨٣٣م.

(٢٤٣) تذكر"إلهام ذهني" أن سبب إنشاء هذا القصر هو أن عباس تزوج من إحدى البدويات فبنى لها هذا القصر، وآخر في العقبة، وهذا الزواج يمكنه من الحصول على مساعدة القبائل العربية في حالة تعرضه للهجوم من الدولة العثمانية. انظر، إلهام ذهني: المرجع السابق، ص ١٥٩.

(٢٤٤) محفظة ١٣٨ أبحاث، ٢٦ صفر ١٢٦٥هـ/١٨٤٨م.

(٢٤٥) إلهام ذهني: المرجع السابق، ص ١٥٩.

(٢٤٦) سعيد عبد الفتاح عاشور: المرجع السابق، ص ٧٧.

(٢٤٧) محمد مختار باشا: التوفيقات الإلهامية في مقارنة التواريخ الهجرية بالسنين الإفرنجية والقبطية، تحقيق محمد عمارة، مطبعة المؤسسة العربية للدراسات والنشر، القاهرة، ١٩٨٠، ص ١٢٦٢.

(٢٤٨) على الجريتلى: المرجع السابق ص ٤١.

(٢٤٩) أمين سامى: المرجع السابق ، ص ص ٣٥٦، ٣٥٧.

(٢٥٠) نعوم بك شقير: المرجع السابق، ص ٥٤٥.

(٢٥١)نعوم بك شقير: المرجع السابق، ص ٨٢.

(٢٥٢) نجاة سليمان: المرجع السابق، ص ١٢٣.

(٢٥٣) فردريك بنوبلانك: مصر والجغرافيا، ترجمة أحمد زكي، ط ١، المطبعة الأميرية، القاهرة، ١٣١٠هـ ،ص ص ٩، ١٠.

(٢٥٤) إلهام ذهني: المرجع السابق، ص ٣٦١.

(٢٥٥) محمد مختار باشا: المرجع السابق، ص ١٢٧٤.

(٢٥٦) فردريك بنوبلانك: المرجع السابق، ص ١٠.

(٢٥٧) محفظة ٢٥ ديوان المعاونة: دفتر ٨٩، وثيقة ١٧٩٥، غرة ربيع الأول ١٢٥٩هـ/١٨٤٣م.

(٢٥٨) على باشا مبارك: المرجع السابق، ص ٧٦.

(٢٥٩) محفظة ٤ ذوات: من الباب العالي إلى دولة القائمقام الخديوي، ١٥ صفر ١٢٧٩هـ/١٨٦٢م.

(٢٦٠) على باشا مبارك: المرجع السابق، ص ص ٧٥، ٧٦.

(٢٦١) محفظة ٤ مجلس ملكية تركي: وثيقة ٦٩، ١٩ محرم ١٢٥٢هـ/١٨٣٦م.

(٢٦٢) محفظة ٥٨ أبحاث: دفتر ١١ معية سنية تركي، وثيقة ١٩٠، ٦ ربيع الأول ١٢٣٨هـ/١٨٢٢م.

(٢٦٣) سيد حفنى، وآخر: المرجع السابق، ص ٣٦.

(٢٦٤) محمد الشافعى: المرجع السابق، ص ٢٩.

(٢٦٥) أمين سامى: المرجع السابق، مج ١، جـ٣، ص ٥.

(٢٦٦) عفاف عبد الجليل: المرجع السابق، ص ٩٤.

(٢٦٧) سيد حفنى، وآخر: المرجع السابق، ص ٤٤.

(٢٦٨) بيرتون: المرجع السابق، ص ١٥٠.

(٢٦٩) عفاف عبد الجليل: المرجع السابق، ص ١٧٣.

(٢٧٠) بيرتون: المرجع السابق، ص ١٥٠.

(٢٧١) إلهام ذهنى: المرجع السابق ،ص ٣٦١.

(٢٧٢) محمد الشافعى: المرجع السابق، ص ٢٢.

(٢٧٣) نعوم بك شقير: المرجع السابق، ص ١٠٦.

(٢٧٤) سيد حفنى، واخر: المرجع السابق، ص ٣٦.

(٢٧٥) محمد أمين فكرى: جغرافيــة مــصر، ط١، مطبعــة وادى النيــل المــصرية، القاهرة ١٢٩٦ه، ص ص ٢٩٢، ٢٩٣.

(٢٧٦) نفسه، ص ٣٩.

(٢٧٧) عبد الرحيم عبد الرحمن عبــد الــرحيم: المغاربــة فــي مــصر فــي العــصر العثمــاني (١٥١٧ – ١٧٩٨)، المجلــة التاريخيــة المغربيــة، العــدد١٧، ينــاير ١٩٨٢، ص ٥٨.

(٢٧٨) عفاف عبد الجليل: المرجع السابق، ص ٩٧.

(٢٧٩) عبد الرحيم عبد الرحمن الرحيم: المرجع السابق، ص ٥٩.

(٢٨٠) سيد حفنى، واخر: المرجع السابق، ص ٣٤.

(٢٨١) عفاف عبد الجليل: المرجع السابق، ص ٩٧.

(٢٨٢) صــادر مــن محافظــة الــسويس: ل٩/٢/١، وثيقــة بتــاريخ ٢٥ صــفر ١٢٦٢هـ/١٨٤٦م.

(٢٨٣) محمد صبحي عبد الحكيم: حــول تعــداد ١٨٨٢: المجلــة الجغرافيــة، العــدد ١٤، السنة ١٩٨٢،١٤، ص ٥.

(٢٨٤) أمين سامى: المرجع السابق، جـــ ٢، ص ١٤٧.

(285) Boinet Bey M.A.: L'accroissement De La Population en Egypte, en Bulletin L'institut Egyptien, 2 en se'rie – No 7, Le Caire 1887, (272 - 305), p 278.

(٢٨٦) محمد صبحي عبد الحكيم: سكان مصر خلال القرن التاسع عشر، دراسات سكانية، العدد ٧، إبريل ١٩٧٤، ص ٤.

(٢٨٧) عبد الرحيم عمران: مصر، مشكلاتها السكانية وتطلعاتها، مؤسسة فرانكلين للطباعة والنشر، القاهرة، ١٩٧٧، ص ٢٥.

(٢٨٨) محفظة ١ كتخدا/ ملخصات دفاتر: دفتر ٥٨٦، وثيقة ١٩٢، كتاب إلى محافظ السويس، ٣ صفر ١٢٦٢هـ/١٨٤٥م.

(٢٨٩) محفظة ٣ كتخدا/ ملخصات دفاتر: دفتر ٥٨٦، وثيقة ٢٢٦٥، كتاب إلى إسماعيل بك، ١٠ ربيع آخر ١٢٦٣هـ/١٨٤٧م.

(290) Boinet Bey. M. A. : op. cit, p 278.

(٢٩١) صادر ديوان محافظة السويس: سجل ٦ قديم، ص ٤، وثيقة ٢٣٢، ٢٦ جمادى الثانية ١٢٦٣هـ/١٨٤٧م.

(٢٩٢) جابرييل بير: دراسات في التاريخ الاجتماعي لمصر الحديثة، ترجمة وتقديم عبد الخالق لاشين، عبد الحميد فهمي الجمال، مكتبة الحرية الحديثة، القاهرة، ١٩٧٦، ص ٢٧٧.

(٢٩٣) عبد الرحيم عمران: المرجع السابق، ص ٢٥.

(٢٩٤) محمد صبحي عبد الحكيم: المرجع السابق، ص ص ٥، ٦.

(295) Boinet Bey, M. A: op. cit, pp, 278 – 283.

(٢٩٦) جابرييل بير: المرجع السابق، ص ٢٨٢,٢.

الفصل الرابع

إدارة السويس

الفصل الرابع

إدارة السويس

١- التقسيم الإداري للسويس

تمتعت السويس بإدارة خاصة كغيرها من الموانئ المصرية في العصر العثماني، فقد تولى إدارتها القبودان[١] الذي كان – لعلو مكانته – يُعَيَّنُ من قِبل السلطان العثماني مباشرةً؛ شأنه في ذلك شأن الوالي وقاضي القضاة[٢] ولهذا لم يكن يخضع بأي حال من الأحوال للباشا أو ديوان القاهرة، ولا يعترف إلا بالأوامر التي يتلقاها من الديوان العالي باستانبول[٣] وبذلك اعتبرت السويس إقليمًا إداريًّا خاصًّا كالإسكندرية ودمياط، ويتمتع بإدارة مستقلة عن باشا مصر.

وكان قبودان السويس يحمل رتبة الباشوية بالإضافة إلى رتبة الصنجقية، كما كان له الحقُّ في كافة الامتيازات المقررة للبكوات الصناجق[٤] من مرتب نقدي وعيني تصرف له من خزينة مصر، وعلى الرغم من ذلك لم يكن قبودان السويس عضوًا في الديوان العالي مثل الصناجقة الآخرين ولا دخل له بإدارة مصر، بل كانت مهمته الأساسية: حفظ القلاع، والحكم بين الرعايا بالعدل، كما أسندت إليه حماية شواطئ البحر الأحمر، وكان عليه توفيرُ السفن اللازمة لحمل الغلال والمسافرين بين السويس وموانئ الحجاز[٥].

وعلى أية حال كانت إدارة بندر السويس في الفترة الأولى من الحكم العثماني بيد القبودان فقط، ولكن عندما هيمن أمراء المماليك على منصب قبودان السويس منذ بداية القرن السابع عشر غدت سلطة الحكم والإدارة في السويس مشابهة لغيرها من المدن[٦].

وقد استولى بكوات مصر – منذ بداية القرن السابع عشر – على منصب قبودان السويس، ويؤكد ذلك ما ذكره "الجبرتي" في حوادث ١١ جمادى الأولى ١١٢٣هـ/٢٧ يونية ١٧١١م حيث ذكر "**ولبس محمود بك على السويس**"[٧] واستمر هذا المنصب في يد المماليك، حتى عندما استولى الفرنسيون على مصر في نهاية القرن الثامن عشر أسند هذا المنصب للمماليك، وهذا ما أكده "الجبرتي" أيضًا في حوادث ١٥ ربيع الثاني ١٢١٣هـ/ ٢٦ سبتمبر ١٧٩٨ حيث ذكر "**وجعلوا إبراهيم أغات المتفرقة المعمار قبطان السويس**"[٨].

هذا وقد اشترك إلى جانب قبودان السويس في إدارة البندر[٩] قاضي الميناء وأمين الجمرك وأغات الحوالة[١٠] وأغات الأحتساب[١١] ودزدار القلاع وإلى هؤلاء كان الوالي يوجه قراراته الإدارية الخاصة بشئون الميناء، ويسجل ذلك في سجلات المحكمة الشرعية بالسويس، كما اشترك في إدارة الميناء مفتون على المذاهب الأربعة، ويتولى مهمة حفظ الأمن وحراسة الأحياء خفر الدرك مع ممثلين للفرق السبعة سدادرة واختيارية[١٢].

وعندما أدخل الجنرال كليبر تعديلاً على التقسيم الإداري للمديريات بموجب الأمر الذي أصدره في ١٤ سبتمبر ١٧٩٩ والذي

بموجبه قُسِّمَت مصر إلى ثمانية أقاليم، أصبحت السويس تابعة في الإدارة لمديرية الشرقية[١٣]، وقد عين كليبر لحكم هذا الإقليم قادة فرنسيين، وبذلك حل القواد محل البكوات المماليك وعهد إليهم حفظ الأمن وشئون الدفاع[١٤].

ولقد أعاد محمد علي النظر في التقسيم الإداري لمصر، فجعل للمدن الساحلية والثغور خصوصيتها وقسم الداخل إلى سبع مديريات[١٥] أما العاصمة والثغور فاعتبرت محافظات بما فيها السويس[١٦].

وقد أطلقت كلمة المحافظة في ذلك الوقت على المدينة التي تقع على شاطئ البحر ما عدا القاهرة (مصر) ولها توابع وضواح، ويديرها محافظ يتبع نظارة الداخلية[١٧] هذا وقد تأسست محافظة السويس ١٢٢٥هـ/ ١٨١٠م[١٨].

واعتبرت بلاد الطور أحد توابع السويس بعد أن أصبحت تلجأ إليها في كل ما تحتاجه من متطلبات الإدارة من كساوي وأوراق التمغة وغيرها من الأدوات[١٩].

ولهذا عين وكيلاً لمحافظ السويس في بلاد الطور[٢٠]، أما عجرود، فكان يرأسها ناظر يستمد سلطاته من محافظ السويس أيضًا، وإن كانت بعض الوثائق قد ذكرت أنه كان يرأسها محافظ، وكان يصرف مرتباتهم وتعييناتهم من محافظة السويس مقابل سندات تمغة وفي عام ١٢٣٢هـ/ ١٨١٧م بلغ ما يُصرف كمرتب لمحافظ عجرود شهريًا ثمانية وخمسين قرشًا وثمان وعشرين بارة، أما مرتب وكيل الطور فبلغ ثمانية وأربعين قرشًا شهريًا وعشر بارات هذا خلاف التعيين من خبز ولحم ضأن وغيره[٢١].

ديوان محافظة السويس

ولأهمية موقع المحافظة على رأس خليج السويس؛ كانت الأعمال الملقاة على عاتق ديوان المحافظة كبيرة، نظرًا إلى اصطباغ جميع الإجراءات الإدارية بالصبغة المركزية؛ فقد كان على رجال الإدارة بالسويس إعداد تقارير بالوقائع اليومية عن أعمالها وأحوال الأهالي وحسابات المحافظة وحسابات الشونة والسفن الواردة وإرسالها شهريًا لعرضها على محمد علي باشا، ثم تتولى المعية إرسال الردود عليها إلى المحافظة في شكل تقارير(٢٢).

واختص ديوان المحافظة بنقل العساكر البرية والبحرية إلى جدة أثناء الحرب الوهابية (١٨١١ – ١٨١٨م) وكانت تكاليف النقل تُرسل من القاهرة إلى السويس بناء على أمر "الجناب العالي"(٢٣) وكذلك نقل المرتبات والمعاشات التي خصصت لأشراف الحجاز أمثال الشريف منصور والشريف حسن ومشايخ نجد(٢٤).

كما أضيف إلى إدارة السويس المساعدة والاهتمام بإنهاء إجراءات سفر أعيان المجتمع الذين يرغبون في السفر إلى الحجاز بغرض الحج وحملهم في سفن دون دفع نولونها(٢٥) ويقيدوا ذلك في دفتر المصروفات ومثال ذلك الحاج على أغا قرة عثمان من رؤساء المقام العالي ومن كبار الأسر الأناضولية(٢٦) ومشاركتها أيضًا في إرسال موكب الحج إلى الحجاز كل عام.

وكان من اختصاص محافظة السويس أن تكون مستعدة دائمًا لاستقبال كبار الزوار من رجال الحكومة المركزية أو من الأجانب أو حتى من أسرة محمد علي.

ونتيجة لكثرة الزوار على المحافظة؛ فقد تقرر منح المحافظ علاوة إضافية قدرها ثلاثة آلاف قرش خلاف راتبه، لمواجهة نفقات هؤلاء الزوار[٢٧]، وكان مسموحًا لمحافظ السويس أن يطلب من القاهرة تزويده بما يحتاج إليه من أدوات لاستكمال استعدادات استقبال كبار الزوار، كما حدث مع السلطان علي (شاه إيران) الذي رغب في السفر إلى الحجاز عن طريق السويس وذلك عام ١٢٥٥هـ/ ١٨٣٩م وما إن علم محافظ السويس بذلك حتى بادر بطلب اثنى عشر ثوبًا من قماش الشيت[٢٨] لفرش القصر الخاص بوالي مصر في السويس (المسمى سراي جناب داوري الأعظم) ليتم استقبال سلطان إيران فيه، غير أن الديوان الخديوي رد عليه بأن يصرف النظر عن موضوع الشيت؛ نظرًا إلى أن السلطان سيتوجه إلى الحجاز عن طريق القصير[٢٩].

وقد بلغت المهام الملقاة على عاتق محافظ السويس لاستقبال الزوار والضيوف أنه كان ينتقل من السويس إلى الطور في حالة صعوبة وصول سفن الزوار إلى السويس، وهذا ما حدث في استقبال زوجة محمد على من الحجاز في طريقها إلى القاهرة بعد أن حالت العواصف بين سفنها والوصول إلى السويس، وعندئذ بدأت استعدادات استقبالها في الطور، وكان في مقدمة مستقبليها في الطور محافظ السويس وأخوها مصطفى بك، وقد نصبت الخيام في الطور، ورُتِّبَ عددٌ كاف من الجمال لنقل الأمتعة والحراس من الطور إلى السويس، وقد قُدِّرَ عددُ الجمال اللازمة لذلك ما بين أربعمائة إلى

خمسمائة جملاً، ونظرًا إلى قلة عدد الجمال في ذلك الوقت فقد اضطرت زوجة الباشا إلى البقاء في الطور لمدة أسبوع كامل، كما احتاج الأمر إلى توفير اللحوم الكافية لغذاء زوجة الباشا وحراسها، ونظرًا لندرة الخراف في الطور فقد أرسل قطيع من الغنم من السويس إلى الطور؛ لإمداد زوجة الباشا وحاشيتها بما يحتاجونه من اللحوم، وبعد إعداد العدة تحرك موكب زوجة الباشا؛ حيث ركبت هي والحريم عربتين استقدمتا من الحجاز إلى السويس، وفي السويس قد جهز ستمائة جمل لتحمل الأمتعة والحاشية من السويس إلى القاهرة وفي ٢١ يونيو ١٨١٥ اتخذت القافلة طريقها من السويس إلى القاهرة(٣٠).

كما كان على الإدارة في السويس المشاركة في الاحتفالات التي تقام في العاصمة، سواء بمناسبة عيد جلوس السلطان العثماني، أو عندما ترد البشائر بمولد إبن جديد للسلطان مثلما حدث عندما بشر بمولد السلطان عبد العزيز(٣١) وكذلك عبد الحميد، فقد كانت تشارك في أعمال الزينات، وإطلاق المدافع من قلاع السويس كل يوم خمس مرات وذلك لمدة سبعة أيام(٣٢).

وكان من ضمن الأعمال المنوطة بديوان المحافظة تعقب المتسحبين إلى السويس من الأقاليم المجاورة، وتحصيل فردة منهم على اعتبار أن أهالي السويس غير مطالبين بهذه الفردة، وقد قدر ما حصلته الإدارة من أهالي شلشلمون التابعة لمديرية الشرقية عام ١٢٦١هـ/١٨٤٥م مبلغ ٣٦٦٨١ قرشًا(٣٣).

ومن واجبها أيضًا الضغط على العربان لاسترجاع المسروقات لأصحابها، سواء من الحجاج أو التجار[٣٤] وأيضًا ردعهم عن الاعتداء على خدام دير طور سيناء[٣٥] ومن اختصاص ديوان السويس أيضًا إدارة جمرك السويس.

أهم المستخدمين بديوان المحافظة

تولى إدارة السويس في النصف الأول من القرن التاسع عشر أحد عشر محافظًا[٣٦] معظمهم من الأغوات[٣٧] وكان المحافظ هو المسئول الأول عن ديوان المحافظة والجمرك، وكان تعيينه يتم بإرادة سنية يصدرها الجناب العالي[٣٨]، ويبدو أن تعيين المحافظين كان يخضع لمعايير لا بد من توافرها فيمن يشغل هذا المنصب، اللهم إلا ثقة الباشا فيهم؛ لهذا وجد بعض المحافظين للسويس على درجة متواضعة من الثقافة، حتى إن أحد هؤلاء المحافظين – قاسم أغا – طلب من الجناب العالي إرسال معاون من المدرسة الملكية ليقوم بكتابة الإجابات واطلاعه على مضامين الخطابات؛ نظرًا إلى أنه كان لا يعرف القراءة والكتابة، وعندئذ أرسل له أحمد أفندي بمرتب ٣٠٠ قرش شهريًّا[٣٩] ونظرًا إلى موقع السويس وازدياد أعداد الأجانب بدؤوا يتوافدون عليها في أواخر عصر محمد علي باشا، فقد تقرر انتقاء من يتولي منصب المحافظ فيها، حتى إنه في ١٧ محرم ١٢٦٥هـ/ ١٨٤٨ تقرر تعيين الأميرالاى – سليم بك حمدي – قائد اللواء الثالث خيالة المرابط في السويس محافظًا للمدينة لمقابلة السياح والترحيب بهم وتحيتهم لمعرفته اللغة الإنجليزية[٤٠].

وعندما يعين محمد علي المحافظ يأمره بالمبادرة إلى حسن أداء وظيفته، ويبلغ المحافظ السابق بتعيينه بدلاً منه ويأمره بأن يسلمه الدفاتر والأدوات المتعلقة بوظيفته بموجب قائمة مختومة، ويأخذ وصلاً باستلامها ثم يتوجه إلي القاهرة(٤١).

في حالة عزل المحافظ بسبب مرض أو كبر السن وعدم القدرة على أداء الوظيفة يرتب له مائة كيس سنوي يجري صرفها بواقع الاستحقاق والشهرية وبدل التعيين المرتب له قديمًا(٤٢) بالإضافة إلى الكسوة الشتوية المعتادة(٤٣).

وإذا توفي المحافظ يرتب لزوجته وأولاده قدرًا كافيًا من الأموال(٤٤)، وقد بلغ مرتب محافظ السويس عام ١٢٦٠هـ / ١٨٤٤ ما يقرب من ٨٠٥٥ قرشًا بالإضافة إلى تعيين بلغ ٧٢٦ قرشًا شهريًا(٤٥) وقد يصل إجمالي دخله إلى مائة ألف قرش سنويًا(٤٦) هذا بعد أن رفعت العوايد التي يحصلها المحافظ لحسابه قبل عام ١٢٤٤هـ/ ١٨٢٨ وأصبحت تقيد على حساب الميري(٤٧).

وكانت وظيفة المحافظ على جانب كبير من الأهمية؛ لأنه يجمع بين السلطة القضائية والإدارية ويحق له أن يصدر الأحكام بما فيها الحكم بالإعدام(٤٨) وفي ١٢ أغسطس ١٨٢٩ تقرر عدم معاقبة حكام الأقاليم لأي من الأهالي دون استئذان الباشا، وصدور إرادة سنية منه بذلك(٤٩).

والمحافظ يعمل على تنفيذ أوامر الباشا في محافظته، ويشرف على الشون وعلى موظفيها، وكان يتوخي العدالة بلا تحيز في المنطقة الواقعة في نطاق سلطته(٥٠) وكان عليه الحصول على موافقة

الحكومة المركزية أو الرجوع إليها في كافة الأمور وإبلاغها بما يعن له من أمور لأخذ الرأي فيها، ولم يكن من سلطته تعيين أحد من الكتاب أو المستخدمين(٥١) وإن كان في بعض الأحيان يؤخذ باقتراح المحافظ في تعيينهم، فقد وافقت الإدارة على اقتراح (سليمان باشا) محافظ السويس بتعيين نفر ملم بفن المدفعية لتنظيف المدافع الموجودة بالمحافظة بمرتب ستين قرشًا شهريًا تصرف له من أموال الجمرك(٥٢).

كما سمح أيضًا بناء على اقتراحه بترقية شخصين يعملان بأحد الوابورات إلى رتبة يوزباشي أول، وملازم أول ومنحهما نيشان تلك الرتب(٥٣).

وعلى الرغم من وجود معاون للمحافظ في إدارة المحافظة؛ فإن محمد علي كان يأمرُ المحافظ بتحقيق المسائل المحالة عليه بنفسه دون الاعتماد على المعاون حتى يكون التحقيق مستوفيًا خاليًا من الأكاذيب(٥٤)، وكان محمد على دائمًا يعمل على تشجيع المحافظ إذا أحسن في أداء وظيفته ويحمسه على بذل المزيد من الهمة والنشاط(٥٥).

ورتب لمحافظة السويس وكيلاً بالمحروسة للاتصال بالديوان الخديوي؛ لتسهيل كافة الأمور المتعلقة بالمحافظة وسرعة إنجاز المهام المطلوبة وليكون حلقة الاتصال بين الحكومة المركزية والمحافظة(٥٦).

وفى بعض الأحيان كان ينتدب محافظ السويس لحل بعض المشكلات في الحجاز، ربما باعتباره الأقرب إلى الحجاز وجدة تحديدًا؛ ولذا أصبح ينوب عن الباشا لحل هذه المشكلات التي كانت تنشب بين أبناء شريف مكة (غالب) حول أوقافه(٥٧).

وكان يساعد المحافظ في الديوان وكيل يعين من قبل البك الكتخدا(٥٨) (٥٩) يقوم بالأعمال الرسمية العادية(٦٠) ويتولي الأعمال الملقاة على عاتق المحافظ فى حالة غيابة(٦١) ومع ذلك لم يسند إليه كافة المهام التي كان المحافظ يباشرها بنفسه(٦٢).

ولأهمية وظيفة معاون المحافظ، فقد كان لا يعين إلا إذا توفرت فيه شروط معينة منها: أن يكون على دراية جيدة بأساليب التحريرات التركية والترجمة من العربية إلى التركية، وأن يكون فصيحًا في اللغة العربية، ويكون من الأفندية، إلى جانب لياقته لهذه الوظيفة(٦٣) ومن يتعين لهذه الوظيفة يحمل رتبة يوزباشي ثان(٦٤) وفى بعض الأحيان يرتب لهذه الوظيفة ملازم ثان أو ملازم أول، وكان التعيين يتم بناءً على طلب المحافظة واحتياجاتها لمعاون، وتصدق المالية على تعيينه(٦٥) ومن أهم مهامه أن يكون ملازمًا للمحافظ في أعماله بالإضافة، إلى عمله ككاتب للمحافظ(٦٦) وقد بلغت ماهية المعاون ٤٨٣ قرشًا بالإضافة إلى بدل تعيين بلغ ٥٩ قرشًا وبذلك يصبح إجمالي استحقاقه الشهري ٥٤٢ قرشًا(٦٧).

ومن الوظائف الهامة كذلك بديوان عام المحافظة الباشكاتب، وكان يشترط فى تعيينه الدراية والفطنة والأمانة ومن الذين ليس لهم

سوابق، ويساعده لفيف من الكتبة[٦٨] ومن أهم الأعمال المنوطة بالباشكاتب أن يكون مسئولاً عن الكتبة مساعديه وأيضا هو الذي يرتب ماهيات الكتاب ويرسله للمالية[٦٩]، ويرسل المتأخرات والحوافظ والسندات للمالية[٧٠] وفى حالة تأخره في إرسال الكشوفات للمالية عن الميعاد المحدد يجازى بالحبس في محل شغله لمدة ١٥ يومًا دون معاش، الذي يبلغ ٢٢١ قرشًا و٢٠ بارة والتنبيه على عدم وقوع شيء مثل ذلك فيما بعد[٧١].

هذا وقد قدرت استحقاقات الباشكاتب الشهرية بـ ٤٨٣ قرشًا وعشر بارات كان يخصم منها أربعون قرشًا وعشر بارات فردة فيصبح الاستحقاق أربعمائة وثلاثة وأربعين قرشًا[٧٢] أما الكتبة فقد تفاوتت تخصصاتهم فمنهم كاتب اليومية، وكاتب المحفوظات، وكاتب التحريرات التركي، وكاتب التحريرات والرفاتي الذي يقوم بتحريرات وحسابات الصادر والوارد للمحافظة من أجل مساعدة كاتب المحافظ الأول[٧٣].

وقد بلغ استحقاق الكاتب الأول البرنجي رئيس الحسابات بـ ٣٨٦ قرشًا و٢٦ بارة منها فردة ٣٢ قرشًا و١٠ بارات والباقي ٣٥٤ قرشًا و١٦بارة[٧٤]، أما كاتب التحريرات التركي فيحصل على ماهية قدرها مائتان وثلاثة وثلاثون قرشًا وتعيين سبعة وخمسين قرشًا، وبذلك يكون الإجمالي مائتين وتسعين قرشًا[٧٥] فيما عدا ذلك يتساوي الكتبة في الاستحقاقات سواء كاتب اليومية أو كاتب الرفاتى والجرنال والذين كانت استحقاقات كل منهم بعد خصم الفردة مائتين وواحد وعشرين قرشًا وعشرين بارة[٧٦].

وغير الباشكاتب والكتبة كان هناك الصراف الذي كان يتولى جمع إيراد المحافظة من جمارك وخلافه، وصرف مرتبات موظفي المحافظة القادمة من القاهرة(٧٧).

وكان يتم تعيين الصراف بمعرفة شيخ الصيارف بالمحروسة ويؤخذ منه سندٌ بالضمانة ويحفظ السند المذكور بالخزينة العامرة وتصدر خلاصة من المجلس العالي إلى محل استخدام الصراف، وذلك وفقًا للائحة الصيارف الصادرة في ٢٢ رجب ١٢٥٠هـ ١٨٣٤م(٧٨).

هذا وقد احتكر الأقباط واليهود والمسلمين وظيفة الصيارفة منذ عام ١٢٤٥هـ/ ١٨٢٩م في القطر المصري بعد أن كان يشاركهما في ذلك الأرمن والروم، وقد تولى مهمة الصيرفة في السويس الأقباط والمسلمين(٧٩).

وعندما كان يرسل الصراف أموالاً إلى جهة ما، كان يرسلها بواسطة أشخاص، وبوصولها إلى مكان الوصول ينظر في الأختام، ويتم التأكد من سلامتها ومسائلة الصراف في حالة فقدان هذه الأموال، وفى حالة غياب الصراف خارج المحافظة، يقوم رئيس الحسابات بمهام وظيفته بعد تقديم ضمانة بذلك(٨٠)، وكانت المالية الجهة المسئولة عن التحقيق في أية شكاوى ترفع في حق الصراف(٨١)، وكانت تقوم بضبط دفاتر الصراف وتحصيل ما يظهر عليهم من عجز ومن ضامنيهم ونقلهم إلى مكان آخر عند ثبات العجز(٨٢).

وقد قدر ما يحصل عليه صراف الخزينة بمبلغ ٢٩٠ قرشًا، كان يخصم منها فردة ٢٤ قرشًا و٧ بارات فيصبح الاستحقاق ٢٦٥ قرشًا، ٣٣ بارة شهريًا[٨٣].

هذا وقد تولى الخواجة[٨٤] ميخائيل الصراف التزام جمرك السويس بتكليف من مأمورية الخزينة بمبلغ ٢٧٠٠ كيسة (١٣٥٠٠٠٠ قرشا) سنويًا ولمدة ثلاث سنين اعتبارًا من تاريخ أول رجب ١٢٤٦هـ/ ١٨٣٠م بحسب الشروط المعمول بها في جمركي الإسكندرية وبولاق على أن يعامل الحجاج وأصحاب المقامات بأحسن المعاملة وبغاية التساهل[٨٥].

كذلك وجد بمحافظة السويس مترجمٌ كثيرًا ما اشتدت الحاجة إليه في المواسم الدينية التي كثيرًا ما استدعته سلطات الأمن والمحافظة لفض الخلافات التي كانت تنشب بين الحجاج مختلفي الجنسية[٨٦]. ومن الوظائف الهامة أيضًا بالمدينة ناظر الشونة والقاضي وحكيم البندر وغيرهم[٨٧].

٢- إدارة السويس المالية

نظم العثمانيون الإدارة المالية في مصر لضبط إيرادات البلاد ومصروفاتها وقد وضعوا على رأس هذه الإدارة موظفًا كبيرًا، يدعى "الدفتردار"[٨٨]، وكان يُعَيَّنُ من قِبل السلطان العثماني رأسًا، ويتولى الإشراف على كل الأعمال المالية والحسابية في مصر، وكان يعاون "الدفتردار" في عمله "ديوان الرزنامة" ومديره الرزنامجي ووظيفة هذا الديوان الإشراف على جميع الأموال الميرية.[٨٩] أي إيرادات مصر

من الأراضي والجمارك والمناصب[٩٠] وصرفها وتسجيلها في سجلات خاصة، وكان لموظفي هذا الديوان مكانة عظيمة بين قومهم؛ لهذا اهتموا بتلقين أسرار مهنتهم لأبنائهم أو مماليكهم ليتولوا وظائفهم من بعدهم[٩١].

واستمر ذلك الوضع حتى أوائل القرن التاسع عشر، ولكن مع زيادة إيرادات الدولة ومصروفاتها، وجد محمد علي باشا أن هذه الإدارة لا تتناسب مع ما وصلت إليه الأحوال المالية، فأنشأ قلم الخزينة، وجعله تابعًا للديوان الأميري ثم حوله في عام ١٨٢١ إلى ديوان مستقل، سمي باسم "ديوان الخزينة المصرية" ومع تطور الأوضاع قام الباشا في عام ١٨٣٤ بإنشاء ديوان الإيرادات[٩٢].

وفي ربيع الأول ١٢٥٣هـ/ يونيو- يوليو ١٨٣٧م أصدر محمد علي قانون "السياسة نامة" بموجبه أجرى تعديلات مهمة على الإدارة المصرية عندما حصر الدواوين في سبعة هي: ديوان الخديوي وديوان الإيرادات وديوان الجهادية وديوان البحر وديوان المدارس وديوان التجارة وديوان الفاوريقات، وفي ظل هذا التقسيم تدهورت أهمية الرزنامة حتى إنها تحولت في عام ١٨٣٧ إلى إدارة واحدة من ١٩ إدارة يضمها الديوان الخديوي، حتى ألحقت بديوان المالية حوالي ١٢٦٥هـ/ ٤٨-١٨٤٩م[٩٣]، وبرغم صدور هذا القانون الذي حدد أسس الإدارة المالية ووضع القواعد الصحيحة لتنظيمها وحسن العمل فيها، فإنه لم يفصل بين أجهزة الإدارة العامة والإدارة المالية، عندما أعطى للنظار والمديرين والمحافظين كافة

السلطات المتعلقة بالإدارة بما فيها الإدارة المالية، دون أن تختص الإدارة المالية بإدارة مستقلة، ومن ثم استمرت تحت إشراف وسيطرة هؤلاء النظار والمديرين، وأمر المديرين والمحافظين بتقديم حسابات كافة الجهات التابعة لهم في اليوم الخامس والعشرين من كل شهر دون أي تأخير، وأن تراجع جميع دفاتر الدواوين والأقاليم بدقة متناهية(٩٤).

ولقد كان من تأثير تعديل أنظمة المالية العامة أن زادت إيرادات الحكومة زيادة كبيرة فبعد أن كانت في عهد الحملة الفرنسية وأوائل حكم محمد علي لا تزيد عن مليون جنيه فقد تجاوزت في عام ١٨٤٢م ثلاثة أضعاف ما كانت عليه(٩٥).

أولاً - الإيرادات

تمثلت إيرادات السويس في إيراد جمركها بصفة خاصة بالإضافة إلى إيراد القوافل المتوجهة من السويس إلى مصر، وقد رصدت لنا سجلات الجمارك وكذلك سجلات إيرادات ومصروفات الحكومة المصرية المبالغ المحصلة في المحافظة، وبداية ننوه إلى أنه طيلة حكم محمد علي يقلقه العجز في موارده؛ رغم ذلك فقد ظلت مطالبه أبعد ما تكون إلى الواقعية، إذ كان يبالغ في تقدير كمية الدخل الممكن الحصول عليه وبالتالي لا يمكن الحصول على أرقام محددة لدخله بسبب عدم وجود نظام محاسبي سليم، وبسبب السرية التي كان يلتزمها الباشا بوجه عام فيما يتعلق بالحالة الحقيقية لماليته، أو لجهله بالحقائق وعدم استقرار نظامه النقدي(٩٦).

بيان بإيرادات السويس بالقرش

(١٨١٦- ١٨٤٠)

السنة	الإيراد بالقرش
١٢٣٢هـ/١٦-١٨١٧	٨٧٨,٨٨٩
١٢٣٤هـ/١٨-١٨١٩	٢,٨٠٢,٣٣٤
١٢٣٦هـ/٢٠-١٨٢١	٢,٠٨٩,١١٧
١٢٣٧هـ/٢١-١٨٢٢	٣,٥٤١,٠٥١
١٢٣٩هـ/٢٣-١٨٢٤	٢,٦٠٣,٥١٦
١٢٤٠هـ/٢٤-١٨٢٥	١,٦٦٣,٧٣٣
١٢٤١هـ/٢٥-١٨٢٦	٢,٥٠٥,٤١٤
١٢٤٣هـ/٢٧-١٨٢٨	٢,٦٣٧,٧٥٧
١٢٤٤هـ/٢٨-١٨٢٩	٣,٠٦٥,٧١٩
١٢٤٥هـ/٢٩-١٨٣٠	٢,٧٧٤,٣٣٦
١٢٤٨هـ/٣٢-١٨٣٣	١,١٦٩,٥٦٥
١٢٥٢هـ/٣٦-١٨٣٧	١,٩٦٠,٠٠٠
١٢٦٤هـ/ ١٨٤٠م	١,٥٠٠,٠٠٠

المصدر: ديوان المالية: إيرادات ومصروفات الحكومة المصرية، سجل ١٦٢٤، ١٦٢٧، ١٦٢٩، ١٦٣٠، ١٦٣١، ١٦٣٣، ١٦٣٤، ١٦٣٥، ١٦٣٨.

من الجدول السابق نلاحظ تفاوت إيرادات المحافظة من عام لآخر؛ حيث لا يوجد منحنى ثابت للزيادة أو النقص؛ حيث سجلت الإيرادات عام ١٢٣٤هـ/١٨١٩م مبلغ ٢,٨٠٢,٣٣٤ قرشًا، في حين

سجل عام ١٢٤٠هـ/١٨٢٥م انخفاضًا قدره ١,٦٦٣,٧٣٣ قرشًا، وربما هذا يرجع إلى الأخطاء الحسابية في سجلات الإيرادات وبالتالي لا يعطينا ميزانية سليمة خالصة مع أنه من المتوقع الزيادة وذلك بسبب الانتهاء من الحروب الوهابية وسيطرة الإدارة المصرية على الحجاز، هذا وقد سجل عام ١٢٣٧هـ/١٨٢٢م أعلى إيراد للمحافظة وهذا ربما يعزي إلى زيادة التعريفة الجمركية وافتتاح الطريق الملاحي بين السويس وسواكن وجدة، وقد بلغ المتحصل في ذلك العام ٣,٥٤١,٠٥١ قرشًا من جملة الإيرادات المصرية والتى سجلت في العام نفسه مبلغ ١٤٩,٥٥٤,١٧٨ قرشًا[٩٧].

ولم نعثر بعد عام ١٨٣٣ في سجلات الإيرادات والمصروفات على ميزانية إيرادات المحافظة، وربما هو آخر عام نشرت فيه الميزانية، وبالتالي كان اعتمادنا منصبًا على تقارير القناصل المعاصرين لتلك الفترة[٩٨]، وتجدر الإشارة هنا إلى أن أقل معدل لإيرادات المحافظة سُجّل عام ١٢٣٢هـ/ ١٨١٦- ١٨١٧م وربما ترجع قلة الإيرادات إلى اضطراب الحركة في الميناء لانشغالها بالحروب الوهّابية، ومن ثم تراجع أعداد السفن الموازنة للتجارة، والدليل على ذلك التحسن الملحوظ في العام اللاحق وذلك عام ١٨١٨ بعد الحروب الوهابية.

كما يلاحظ أيضًا انخفاضُ الإيرادات منذ عام ١٨٣٧م وربما يرجع ذلك إلى شروط معاهدة بلطة ليمان التجارية والتي انتهت بتطبيق معاهدة لندن ١٨٤٠م التي قضت على الاحتكار وفتح باب الحرية التجارية، وبالتالي أثر ذلك سلبًا على إيراد جمرك السويس.

جمرك السويس[٩٩]

أنشئ جمرك السويس ضمن الجمارك التي أنشأها السلطان سليم الذي قام بإنشاء أربعة جمارك رئيسية، هي: جمرك بولاق ومصر القديمة وجمرك الإسكندرية وجمرك دمياط، وجمرك السويس[١٠٠]، واختص جمرك السويس بجباية الرسوم على البضائع الواردة من الهند واليمن والحجاز[١٠١]، وكانت السويس في العصر العثماني مقرًا لجمرك هام عرف باسم "جمرك عشور أصناف بهار وتوابعها"، وكان هذا الجمرك أكثر جهات مصر ربحًا بعد جمرك الإسكندرية، وقد أعطى التزامًا للباشا لزيادة إيراداته[١٠٢] وقد وصل إيراد الباشا من جمرك السويس عام ١٢٠٠هـ/ ١٧٨٥م إلى ٨,٧٥٠,٠٠٠ بارة سنويًا[١٠٣].

ولكن في أواخر القرن الثامن عشر، بعد أن تمكن مراد بك وإبراهيم بك من السيطرة على أمور الإدارة بمصر، تقاسما إيرادات الجمارك، حتى إن مراد بك احتفظ لنفسه بجمارك مصر القديمة وبولاق ودمياط ورشيد والإسكندرية في حين احتفظ إبراهيم بك لنفسه بجمرك السويس، وقد أنشأ مراد بك التزامات للجمارك، بينما كان إبراهيم بك يدير ميناءه لحسابه الخاص[١٠٤].

وفي أثناء الحملة الفرنسية تولى المسيو بارسيفال "Parceval" إدارة جمرك السويس[١٠٥] وبعد خروج الحملة الفرنسية من مصر وما أعقبها من فوضى، واعتلاء محمد علي حكم مصر؛ قررت الدولة العثمانية السيطرة على الجمارك، رغبة منها في الحد من قوة محمد علي المالية وذلك عام ١٨٠٦، عقب أزمة النقل إلى سالونيك؛ حيث

نص هذا الفرمان على بقاء محمد علي في حكم مصر وأن يحصل إيراد جمارك رشيد ودمياط والإسكندرية لصالح الترسخانة[١٠٦] السلطانية[١٠٧]، وعلى هذا لم يحظ محمد علي باشا إلا بإدارة الجمارك الداخلية وجمرك السويس والقصير؛ إلا أن هذا لم يحرم محمد علي من أن يصبح ملتزمًا لهذة الجمارك[١٠٨]؛ حيث التزمها منذ عام ١٨١٠م مقابل ٧٥٠٠ كيسة (٣,٧٥٠,٠٠٠ قرشًا) كانت تدفع على أقساط متساوية كل ثلاثة أشهر[١٠٩]، ثم زادت فأصبحت عام ١٨٢١ حوالي ٨٥٠٠ كيسة (٤,٢٥٠,٠٠٠قرشًا)[١١٠] ثم ارتفعت في ٢٣ صفر ١٢٣٨هـ أكتوبر ١٨٢٢ إلى ٩٥٠٠ كيسه (٤,٧٥٠,٠٠٠ قرشًا)[١١١].

وقد تعهد محمد علي بتسليم قيمة هذه الجمارك إلى الأستانة[١١٢] وقد أدار محمد على هذه الجمارك مباشرة ما عدا جمركي السويس والقصير، فقد أدارهما المحافظ المعين في كل جهة[١١٣]، ولكن ثبت من خلال الوثائق التي عثرنا عليها أن الخواجة ميخائيل التزم جمرك السويس بناء على تكليف من مأمور الخزينة بمبلغ ٢٧٠٠ كيسة (١,٣٥٠,٠٠٠ قرشًا) سنويًا ولمدة ثلاث سنين، اعتبارًا من أول رجب ١٢٤٦هـ/ ١٨٣٠م[١١٤]، وكان لجمرك السويس أمين ومباشر ومعاون وصراف وكاتب وهم من موظفي الحكومة أو من رجال الالتزام، وكانت الحكومة تعين قواسين تحت التصرف لتحصيل الرسوم الجمركية المتأخرة من التجارة[١١٥].

وكانت مصر - حتى ذلك الوقت - تنفذ السياسة الجمركية المقررة في الدولة العثمانية في ظل الامتيازات الأجنبية، وذلك باعتبارها ولاية من ولايات الدولة العثمانية[١١٦].

ثم تنكر محمد علي للمعاهدات، التي كانت تعقدها الدولة العثمانية مع الدول الأوروبية وذلك بعد أن التزم الجمارك، بل فرض رسومًا جديدة سُمّيت الحادثة أو المستجدة، وجعلها في شكل "تعريفة ديوانية"، كان يعطيها للملتزم ويتعهد بتنفيذها، وعلى أساس ذلك تجري المزايدة في التزام الجمرك؛ إلا أنه بعد معاهدة لندن ١٨٤٠م وبعد أن حددت علاقته مع تركيا تحديدًا سياسيًا واضحًا، وأصبحت التبعية لتركيا لازمة عليه، بدأ ينفذ ما ارتبطت به تركيا مع انجلترا سنة ١٨٣٨م (معاهدة بلطة ليمان) وأوجبت هذه التبعية أن ينفذ ما جاء في المعاهدات من رسوم جمركية على الصادرات والواردات؛ إلا أنه لم ينفذها دفعة واحدة، وإنما أخذ ينفذها تدريجيًا حتى سنة ١٨٤٧م[١١٧].

ومع ذلك فقد أصدر قرارًا بتطبيق نظام الجمرك في كافة أنحاء القطر المصري بموجب الشروط والمعاهدات الدولية، وتعيين البصاصين اللازمين لمراقبة التهريب[١١٨]، وبخاصة من جهة السويس وطريق الشام والقصير وفى الإسكندرية[١١٩].

ونظرًا إلى أهمية جمرك البهار بالسويس، فقد استدعى الأمر إنشاء ديوانًا خاصًا للجمرك سمي ديوان البهار[١٢٠] ومهمته تدوين مواصفات البضائع المارة عبر الجمرك، سواء لدى دخولها إليه أو عند خروجها منه، ومن وظائف ديوان جمرك السويس تنفيذ أوامر ديوان الكتخدا، فالأشياء الممنوع تداولها، ومحظور البيع والشراء فيها، لا يجوز لديوان الجمرك السماح بدخولها إلى السويس، بل لا

تدخل مخازن الجمرك أساسًا، فإذا حدث ودخلت الجمرك بضائع ممنوعة، فيصدر أمره فورًا بعودتها وعدم دخولها إلى مخازن الجمرك[١٢١]، ولذلك اعتبر هذا الجمرك من المصادر الرئيسية وربما المصدر الوحيد لإيرادات المحافظة.

ثانياً - المصروفات

لقد اشتملت المصروفات التي كانت تخصم من إيرادات مقاطعة جمرك السويس سنويًا على مصاريف المحافظة، بالإضافة إلى مرتبات "أتباع ولى النعم"، ومصروفات تعمير "داوات وسفن ولى النعم" في إسكلة[١٢٢] السويس، وكذلك مصروفات "الذخائر" المرسلة إلى الحجاز، وأجرة "جمال اتباع الجناب العالي الواردين من الحجاز"، وأجرة "هجن وهجانة" من مصر إلى السويس والعكس وغيرها[١٢٣].

هذا وقد اخترنا نماذج لبعض السنوات التي سجلت فيها المصروفات ومقدارها من عام ١٢٣٤هـ ١٨١٨- ١٨١٩م إلى عام ١٢٤٨هـ/ ١٨٣٢-١٨٣٣م وذلك في البيان التالي.

بيان بمصروفات السويس بالقرش (١٨١٨-١٨٣٣):

السنة	المصروفات بالقرش
١٢٣٤هـ/١٨-١٨١٩م	١,٠٢٨,٠١٢
١٢٣٥هـ/١٩-١٨٢م	١,٣٢١,٩٢٧
١٢٤٠هـ/ ٢٤-١٨٢٥م	١,٣٧٣,٨٠١

١٢٤١هـ/ ٢٥-١٨٢٦م	٢,٠٦٠,٧٢٥
١٢٤٣هـ/ ٢٧-١٨٢٨م	١,٣٢٠,٥٩٥
١٢٤٤هـ/ ٢٨-١٨٢٩م	١,٨٣٩,٧٩٣
١٢٤٥هـ/ ٢٩-١٨٣٠م	١,٨٤٨,٦٦٠
١٢٤٨هـ/٣٢-١٨٣٣م	٦٩٣,٧٥٥

المصدر: ديوان المالية: إيرادات ومصروفات الحكومة المصرية، سجل ١٦٢٤، ١٦٣٠، ١٦٣١، ١٦٣٢، ١٦٣٣، ١٦٣٤، ١٦٣٥، ١٦٣٨، وكذلك دفتر المنصرف من إيرادات مقاطعة الجمارك، سجل ٥٧٧٢.

ومن البيان السابق نلاحظ ضخامة المصروفات التي كانت تُصرف من مقاطعة الجمرك ليس على المحافظة فقط، ولكن مصاريف أخرى لأتباع الباشا كانت تصرف من جمرك السويس، ومن الملاحظ من خلال دراسة مصروفات عام ١٨١٨م على سبيل المثال أن جملة المرتبات في ميزانية المصروفات في العام المذكور بلغت (٨٧٥٤٨٠ قرشاً) وتعد أكبر قيم المصروفات في الميزانية المذكورة، والتى بلغت قيمة المصروفات فيها ١,٠٢٨,٠١٢ قرشاً، بينما كانت مصروفات نولون السفن والمهمات المتوجهة إلى الحجاز حوالي (١٠٩١٤٦ قرشاً)[١٢٤].

كما نلاحظ تفاوت المصروفات من عام لآخر، فمثلا وجدنا أعلى معدل للمصروفات قد سجل عام ١٢٤١هـ/٢٥-١٨٢٦، فقد مثل حوالي ٢,٢٦٠,٧٢٥ قرشاً من إجمالي المصروفات المصرية

التي سجلت في نفس العام بلغت حوالي ٩٦,٣٦٨,٣٣٥ قرشًا[١٢٥] بينما سجل عام ١٢٤٨هـ/٣٢-١٨٣٣ أقل معدل وهذا يؤكد تفاوت المصروفات من عام لآخر.

وبمقارنة الأرقام الواردة بالجدولين السابقين، لوحظ أن ميزانية السويس لم تسجل أى عجز فى كل الأعوام، ويؤكد ذلك ملحق (٢) الوارد بنهاية الدراسة لجملة إيرادات ومصروفات محافظة السويس لعام ١٨١٨م.

وهكذا انتهى عصر محمد علي وحالة الدولة المالية مرضية وإنتاجها كبير ومواردها مستغلة منفذة مشروعاتها العامة دون أن تستدين من الدول أو الأفراد الأجانب مما يساعدها على إتمام تلك المشروعات، وهذا ما حدث مع خلفائه بعد ذلك[١٢٦].

٣- الإدارة القضائية

ارتكز القضاء في مصر منذ العصر العثماني على المذهب الحنفي باعتباره مذهب الدولة العثمانية، وقد جاء رجال القضاء الذين أرسلتهم القسطنطينية إلى مصر ليتولوا أرفع المناصب القضائية بها على هذا المذهب، على الرغم من أن علماء مصر كانوا يتبعون المذهب الشافعي الذي كان سائدًا في مصر، وكانت القوانين التي يحكم بمقتضاها كلها مكتوبة، وتستمد أصولها من القرآن والسنة وفقه أئمة المذاهب الأربعة (الحنفي والشافعي والمالكي والحنبلي)[١٢٧]، وقد أحاطوا منصب القاضي بأهمية كبيرة ومنحوه سلطات واسعة قضائية، وإدارية[١٢٨] وكان قضاة الأقاليم درجات أعظمهم قضاة الثغور[١٢٩].

وقد نظر قضاة الشرع في كافة أنواع القضايا، فكانت واجبات قاضي السويس[١٣٠] أن يدون في سجلاته الرسوم المقررة على بضائع التجار الأجانب، وأثمان الأمتعة والأقمشة؛ وذلك نظرًا إلى اختصاصاته الجمركية، وكان عليه إيصال ما يحصل عليه من أموال إلى خزائن مصر المعمورة، وكان من أهم واجباته - كغيره من قضاة الموانى - أن يراقب مع أمين الجمرك المتهربين من دفع الضرائب الجمركية، وله أن يحصل بالإضافة إلى الرسوم المقررة له[١٣١] كغيره من القضاة إيرادات أخرى تصرف له؛ نظير عمله في إدارة الجمرك، واختص القاضي بالإشراف على قلعتها وإخطار الإدارة المركزية عن حالة أسلحتها ومدافعها، والإشراف على تعميرها إن احتاجت إلى ذلك[١٣٢]، هذا وقد اعتمد القضاة على البينة كدليل لإقامة الدعوى عملاً بقول الرسول -صلى الله عليه وسلم - (البينة على من ادعى واليمين على من أنكر)[١٣٣].

وكان القضاة قابلين للعزل[١٣٤] وذلك عندما يشتكي الناس من قاضي إقليمهم إلى قاضي عسكر الأناضول بوصفه رئيسه المباشر، كان يتم عزله على الفور خاصة في حالة إساءة استخدام مناصبهم[١٣٥].

وقد وُجد بمحكمة السويس الشرعية[١٣٦] إلى جانب قاضى المدينة الرئيسى أربعة نواب يمثلون المذاهب المختلفة، وكان النائب الحنفي يتميز بكونه نائبًا للقاضي، ويعين هؤلاء النواب من قبل قاضي السويس، ولكن لا ينظر النواب في القضايا إلا بعد الإذن من القاضي الحنفي[١٣٧] وأحيانًا تتلاشى العدالة في أحكام القاضي بتأثير مكانة المتقاضين أو لاستخدام الرشوة أو شهادة الزور[١٣٨].

وعندما تولى محمد علي حكمَ مصر لم يغير من القضاء الشرعي الذي كان موجودًا بمصر منذ عهد المماليك(١٣٩)؛ حيث ظلت المحاكم الشرعية تفصل في كافة الخصومات وغيرها(١٤٠) إلا أنه جعل لحكام الأقاليم سلطات قضائية واسعة في القضايا الجنائية، قد تصل إلى الحكم بالإعدام(١٤١)، وكان من المديرين والمحافظين من أسرف في استعمال حقه القضائي، واستعمله في ظلم الأهالي وإرهاقهم(١٤٢)، ولكن عندما علم محمد علي بذلك، خاصة بميلهم إلى إصدار أوامر الإعدام في غير الجرائم الكبرى؛ أمرهم بالحصول على موافقته قبل تنفيذها لوقف هذه الأحكام الجائرة(١٤٣)، حتى إنه أصدر أوامره إلى محافظ السويس بعدم بيع أملاك أحد الأهالي الذي عليه دين أثناء غيابه، بل طلب منه التحري عنه والقبض عليه وإلزامه بدفع المبلغ المطلوب(١٤٤).

ويعتقد أن عدم توافر المجالس القضائية التي تختص بنظر المسائل المدنية والجنائية والتجارية فيما بين الأهالي بالسويس (مثل: الإسكندرية ودمياط ورشيد) وعدم تمكن رجال الإدارة بها – الذين كانوا مثقلون بأعباء جسيمة – من الاضطلاع بأعباء الحكم في هذه المنازعات والبت في المسائل بمفردهم، وإذا فعلوا ذلك فإن أحكامهم لم تكن عادلة، كل هذه العوامل دفعت الكثير من الأهالي إلى اللجوء إلى محمد علي؛ لتقديم دعاويهم إليه أو إلى الديوان الخديوي أو المجلس العالي، متحملين مشاق السفر وتكاليفه، التماسًا للعدل والرحمة، وطلبًا لحقوقهم أو إنصافهم من محافظهم، ويبدو أن هذه الدعاوى أو الشكاوى كانت كثيرة جدًا مما سبب قلقًا وإزعاجًا لمحمد علي ودواوينه، ومن ثم أصدر أوامره إلى محافظ السويس بالنظر في

هذه الدعاوى وتحقيقها[١٤٥]، وتزخر الوثائق بمثل هذه الحالات منها أنه طلب من المحافظ أن ينظر في شكوى حسن حيوالم الذي اغتُصب منه جمله قهرًا من قبل أحد المتسببين من عرب الحجاز، ويعطي له جمله إن كان صادقًا أو يسكته ويصرف النظر عن أمره إذا كان كاذبًا في زعمه[١٤٦]، كذلك طلب منه التحقيق في العريضة المقدمة من أحمد المفتي من أهالي السويس الذي كان له مبلغ خمسمائة ريال عند علي الدخاخني والذى يأبي دفع هذا المبلغ، بل وطلب منه أن يسلم للمذكور المبلغ إن كان صادقًا[١٤٧].

وتقدمت سيدة بعريضة إلى الديوان الخديوي تشكو من علي قبودان المقيم في السويس والذي تزوج من ابنتها ثم طلقها بعد عدة أيام بدون تأدية مهرها ونفقتها، وأنها تلتمس تحصيلها، فأرسل الديوان إلى المحافظ للتحقيق في الشكوى بإجراء ما يقتضيه الشرع إذا كان إدعاؤها صحيحًا وإلا أن يعطيها الجواب المسكن (على حد تعبير الوثيقة)[١٤٨].

أضف إلى ذلك فقد طالب محمد على حكام الأقاليم – ومنهم محافظ السويس – بتقديم تقارير شهرية إلى ديوان الجرنال (التقارير) عن هذه الشكاوى والحوادث[١٤٩]، ثم تنشر هذه الحوادث في الجريدة الرسمية (الوقائع المصرية)، بعد ترجمتها إلى اللغة العربية لأجل حسن تيسير الأمور[١٥٠].

ورغم منح رجال الإدارة السلطات القضائية بالسويس، فإن هذا لم يؤد إلى القضاء بصفة نهائية على القضاء الشرعي بالمحافظة، وقد شارك المصريون في وظائف القضاء، وحل بعضهم محل

الأتراك وقد احتل قاضي السويس في عهد محمد علي مكانة مرموقة تعلو مكانة الموظفين والأعيان والوجهاء ولكن هذه المكانة لا ترقى إلى مكانة المحافظ[١٥١] وقاضي الطور الحنفي كان يعين من قبل قاضي السويس[١٥٢].

وقد أطلقت الوثائق على قاضي السويس "الحاكم الشرعي" وفي أحيان أخرى نائب الشرع الشريف[١٥٣].

هذا وقد تعددت أعمال المحكمة الشرعية بالسويس على الرغم من تدخل رجال الإدارة في القضاء وهذا ما تؤكده وثائق تلك الفترة، فقد اختصت المحكمة الشرعية بكل أمور الإرث والأحوال الشخصية بين الأهالي[١٥٤] وقد كان من أهم أعمال القاضي في حالة وفاة أحد الأشخاص أن يتحرى لمعرفة حدود ميراثه ويثبت ورثة المتوفى وحصر التركة وقيمة الديون الخاصة، ثم يقوم بتوزيعها على أصحابها حسب الشرع، ويحصل نظير ذلك على رسم معلوم[١٥٥].

وكان يسجل في سجلاته عقود الطلاق والزواج، وكذلك الصداق من مقدم ومؤخر وخلافه[١٥٦]، كما كان على القاضي تحرير عقود بيع العقارات بين الأهالي[١٥٧] مقابل رسم يتقاضاه لا يزيد عن ٢% وهي ما تسمى بالحجج، مشمولة بختم القاضي وتبقى محفوظة ضمن أوراق المحكمة في خزانة دفاترها[١٥٨].

كما اختص القاضي بالولاية العامة على الأوقاف، وتشتمل تلك الولاية على الفصل في المنازعات الخاصة بالأوقاف، استمر ذلك منذ نشأتها وحتى نهاية القرن التاسع عشر[١٥٩]، ومن ضمن الأوقاف

بالمدينة أوقاف سنان باشا[١٦٠] وحافظ باشا وخاسكي سلطان وغيرهم[١٦١].

أما الأجانب فلم يخضعوا للقضاء العثماني؛ لأن الامتيازات الأجنبية جعلتهم في مأمن من القضاء العثماني وخضعوا لقضاء قناصلهم[١٦٢] حتى لو كان أحد أطراف النزاع من المصريين، وهناك دلائل كثيرة تسوقها لنا الوثائق منها الشكوى التي تقدم بها عبد الرحمن مطر من أهالي السويس إلى المحافظ لأن أحد الإنجليز ويدعى أدوارد ضربه على عينه فأتلفها، وقد تقدم المحافظ بتلك الشكوى إلى القنصل بالسويس وبعد أن ثبتت صحة الشكوى في وجود المحافظ في القنصلية، وحسب قرار القنصل قرر الآتي: أن أدوارد ملزوم بدفع أربعين فرانسة لعبد الرحمن وأن يصرف له أربعة قروش يوميًا طوال مدة المرض مع أجرة الحكيم وثمن الأدوية، وأن لم يدفع ذلك يعاقب بالحبس لمدة عشرة أيام بمعرفة القنصل[١٦٣].

وفى حالة نشوب نزاع بين الأجانب في المدينة يحيله المحافظ إلى "قلم الملكية" ومنه إلى القنصل العام في القاهرة، وهذا ما تم بخصوص النزاع الذي حدث في عام ١٨٤٣م بسبب الاختلاف على أحقية استقبال السفن الإنجليزية القادمة للميناء في السويس بين وكيل قومبانية الهند وأحد الإنجليز، وعلى القنصل بعد ذلك أن يبلغ ديوان الشورى بما حدث[١٦٤].

نستطيع أن نؤكد أن الإدارة التنفيذية قد لعبت دورًا لا يمكن إغفاله في التصدي لأعمال القضاء والتدخل في إجراءاته وتنفيذ

أحكامه؛ فكان لها الغلبة والسيطرة وامتلكت سلطة إصدار القرارات والأحكام وتنفيذها، ولم تفلح جهود الحكومة في الحد من هذا التدخل، ووقف عدوانها على أعمال القضاء الذي لم يكتب له الاستقلال التام عن الإدارة طول هذه الفترة[١٦٥].

٤- الإدارة الصحية

أنشأ محمد علي في عام ١٨٢٦م مجلسًا للإشراف على النواحي الصحية بمصر سمي (مجلس الصحة والاسبتاليات)، وبعد عشر سنوات أصبح يعرف بمجلس الصحة العمومية، وقد لقيت الشئون الصحية عناية بفضل إشراف هذا المجلس فأنشئت مدرسة للطب، وأخري للولادة، وأقيمت بعض المستشفيات، وطبق نظام الحجر الصحي لمقاومة الأوبئة التي انتشرت في البلاد وبخاصة الكوليرا[١٦٦] والطاعون[١٦٧] فى إطار الاهتمام بالصحة العامة[١٦٨].

العناية بالصحة

حظيت الصحة بعناية الباشا واهتمامه في بلد كثرت فيه الأمراض والأوبئة[١٦٩] لهذا اتخذت عدة إجراءات لمواجهة تدني الحالة الصحية في مصر، ومن بينها السويس باعتبارها أهم المنافذ المصرية، والتي عملت الإدارة الصحية بالسويس على تنفيذها بالمحافظة، منها أن الباشا أصدر أوامره بتبخير البيوت وتنظيف الملابس، وردم البرك لمقاومة الأمراض الوبائية[١٧٠] وقد ألزم كل شخص بنظافة منزله أو محله من الداخل والخارج بالإضافة إلى نظافة جانب من جهات الطريق الذي فيه منزله أو محله، ومن يخالف

ذلك يغرم بدفع غرامة بلغت عشرين قرشا، وإن لم يكن قادرًا على ذلك يحبس خمسة أيام، وذلك حسب اللائحة(١٧١).

هذا وقد اهتمت الإدارة الصحية بالسويس بنظافتها بناء على أوامر الباشا، فقد ألزمت مشايخ الحارات بالمدينة بنظافة حاراتهم من القاذورات بالتعاون مع رجال الجهادية(١٧٢)، وإذا حصل منهم إهمال أو تستر عمن يخالف يجري عليهم الجزاء حكم المخالفين(١٧٣)، وكان طبيب السويس يطالب مجلس الصحة بمتابعة ذلك الأمر، ويطالب المجلس بدوره ديوان الكتخدا بإلزام مسئولي المحافظة بإزالتها من الشوارع والطرق والعيون المائية(١٧٤).

أما المناطق الخالية من الأهالي، التي كان يتردد عليها المسافرون القادمون إلى السويس، والأسواق أو الساحات، فقد اهتمت بها الإدارة الصحية، وألزمت من يلقى بقمامة (قابلة للتعفن) سواء سائلة أو متجمدة في هذه المناطق يطبق عليه نفس الجزاء السابق(١٧٥).

أما المحلات التجارية فقد نقيت عناية من الإدارة الصحية بالسويس، حتى إنها منعت ترك البضاعة الخاصة بالوكلاء أو الأهالي الذين يتركون القمامة أمام المحلات، هذا وقد نبه على أصحاب هذه المحلات من قبل ناظر الكورنتينة(١٧٦) بمنع ذلك، وتنظيف الطرقات ورشها بناء على أوامر الباشا ووضع البضاعة التي تخص الوكلاء بمحلات مخصوصة؛ منعًا لجلب الروائح الكريهة(١٧٧)، وحفاظًا على اعتدال الهواء ومنعًا للوخامة(١٧٨).

ومن مظاهر الاهتمام بالصحة العامة أيضًا إجراء عملية تلقيح الجدري[١٧٩] عام ١٢٣٤/ ١٨١٩[١٨٠].

هذا وقد خصص لإجراء هذه العملية بالسويس حلاق، يتقاضى على كل رأس قرشًا واحدًا، وذلك تحت إشراف حكيم البندر[١٨١].

هذا وقد اشتكى ناظر كورنتينة السويس إلى ناظر كورنتينة الإسكندرية التابع لها، من أن أهالي السويس لم يطبقوا قانون النظافة العامة؛ بسبب أنه يباع فيها لحوم الأغنام المشوشة والمعيز الحبالى، فرد عليه ناظر كورنتينة الإسكندرية بأنه لا داعي لإخبارنا، ولا بد من اتخاذ الجزاء اللازم بحسب القوانين، ومنع من يتجاسر على ذلك[١٨٢].

وحفاظًا أيضًا على الصحة العامة للسكان، فقد اهتم ديوان محافظة السويس بالموتي وإجراء الكشف عليهم قبل دفنهم، وإبعاد المقابر عن مساكن الأهالي، وكان طبيب مستشفى السويس يتولي متابعة الأمور الصحية بالمدينة ويعاونه طبيب بندر السويس ومفتش الصحة[١٨٣] بالإضافة إلى ناظر الكورنتينة ومشايخ الحارات[١٨٤].

هذا عن الاهتمام والعناية بالصحة العامة لأهالي السويس، أما وقايتهم وحمايتهم من الأمراض والأوبئة التي قد تنتشر في المدينة بواسطة المترددين عليها، مثل مرض الكوليرا أو الطاعون؛ فقد اتخذت الإدارة لذلك طريقة الحجر الصحي.

نشأة الحجر الصحي (الكورنتينة)

كان الفرنسيون أولَ من أقام المحاجر الصحية في مصر وقت الغزو الفرنسي، وقد أراد محمد علي أن يتبع أسلوب (بونابرت) في هذا الشأن، ففي عام ١٨٢٣م طلب نسخة من قانون الحجر الصحي في مرسيليا، وكذلك نسخة من القواعد الصحية الفرنسية وبمعرفة (كلوت بك) استطاع الباشا أن يحصل على كل ما يريده، وتم تطبيق القواعد الصحية الفرنسية على الإجراءات الصحية في مصر، وعلى إثر ذلك أقيم عددٌ كافٍ من المحاجر الصحية في السويس والإسكندرية ورشيد، كما نظمت الخدمات الطبية التي يقوم بها الأطباء والممرضون والحراس[١٨٥].

وقد اتخذت كورنتينة السويس مكانًا بعيدًا عن المناطق المأهولة؛ تجنبًا للاختلاط بين الأهالي والمترددين على المدينة[١٨٦]، وقد طُبِّقَ الحجر الصحي بالمدينة على الحجاج، والمسافرين والتجار للتأكد من سلامتهم من الأمراض، وكان لا بد من الحصول على تذكرة من معاون الكورنتينة بأن صاحبها جرت عليه أصول الكورنتينة، وأنه خالٍ من الأمراض[١٨٧]، أما في حالة مخالفة أصول الكورنتينة؛ فكان يطبق على المخالف الجزاء اللازم كما حددته لائحة عام ١٢٦١هـ/١٨٤٥م بأن يضبط وتجرى عليه أصول احتياطية أمام الكورنتينة بالتمام، وتحصيل عوائد الأنفار الطاق خمسة، ومن "رويسا القافلة" الطاق عشرة[١٨٨].

هذا وقد اتخذت الحكومة المركزية عدة إجراءات لمواجهة وباء الطاعون والكوليرا، فقد تكلفت بدفع النفقات المطلوبة لإقامة

المعازل الصحية في السويس، وعينت الموظفين لذلك[189]، وعندما ظهر وباء الطاعون بين المسافرين من بر الشام إلى أزمير؛ أرسل محمد علي إلى وكيل الديوان الخديوي يطلب بأن ينبه على محافظي السويس والعريش بأن يساعدا مأموري وخدمة المحاجر الصحية في أداء خدمتهم[190]، كما عمل على ترتيب الدكاكين والأفران المتعلقة بمحاجر الكورنتينة في السويس والعريش، وتحديد ثمن المأكولات والعلائف، وإلزام التجار ببيعها بالثمن المحدد، ومع ذلك طالب بعدم التدخل في سائر الأمور المتعلقة بالمحاجر؛ لأنها تابعة لمجلس كورنتينة الإسكندرية، كما أرسل إلى كورنتينة السويس الأطباء[191] والجمال والهجن والهجانة[192] والخيام[193] والمياه العذبة، التي كان يشرف عليها مفتش الصحة، لا سيما توفير المياه اللازمة للحجر الصحي بالمدينة[194] وعند زوال المرض وتجاوز الحالة يتم إعادة الموظفين الذين زودت بهم السويس إلى القاهرة[195].

وقد أصيبت مصر في بداية أغسطس ١٨٣١م بالكوليرا، واندلعت في السويس على إثر عودة الحجاج من الحجاز، وتحطيمهم خطأ الحجر الصحي الذي أعد هناك لمنع انتشار الوباء، وذكر محافظ السويس أن أسباب انتشار الوباء بالمدينة؛ معاناة الحجاج من قلة المياه الصالحة للشرب، ثم اتصالهم بسكانها، وقد أرسلت الحكومة كتيبة من الجنود إلى المدينة لعمل كردون وحجر الحجاج الذين حطموا الحجر الصحي، وأصدرت الحكومة أوامرها بتنفيذ جميع الاحتياطات اللازمة لمنع سريان المرض بالقطر المصري[196] وسرعان ما سقط ضحية لهذا الوباء بالسويس نحو مائة وخمسين شخصًا خلال يومين[197] ثم ظهر الوباء فجأة في القاهرة بعد

أسبوعين ووقع فريسة لهذا الوباء تسعة آلاف شخص في القاهرة وما يزيد عن ألف وخمسمائة بالإسكندرية[١٩٨].

إدارة الحجر الصحي

- مأمور الكورنتينة

وهو المسئول عن سلامة الحجاج ومراقبة الموظفين داخل المحجر، وملاحظة أسعار السلع الغذائية التي تباع، والمياه التي تعطي لهم، وتسوية المشكلات التي تقع بينهم وبين البائعين أو عساكر الكوردونات، ومنها تنفيذ أعمال مصلحة الصحة التي يجب اتخاذها للحفاظ على الصحة العامة، وأيضًا إعطاء تقرير عن الحجاج عن كل سفينة لمحافظة السويس[١٩٩].

- معاون الكورنتينة

من شروط اختياره أن يكون عارفًا بأصول الكورنتينة، ويختار بمعرفة شورى الأطباء، وهو الذي يعمل على تنظيم الكورنتينة وفرض الحجر على الحجاج وغيرهم[٢٠٠] بمساعدة العساكر الباشوردیانات (عساكر الصحة) والوردينات (عساكر الخفر) وطبيب المحجر[٢٠١].

وقد كانت أعمال معاون الكورنتينة والعساكر جميعها أعمال صحية، وهي: ملاحظة المرضى والاعتناء بهم، ومداومة الكشف على السلع الغذائية التي تباع للحجاج في المواقع الصحية[٢٠٢]، وكان يؤجر لهؤلاء العساكر محلاً من جانب الميري قدر إيجاره بخمسة وثلاثين قرشًا شهريًا؛ حيث لم يكن هناك محل حكومي ليقيموا فيه[٢٠٣].

- القسم العسكري

وقد انحصرت أعماله في الخفارة، وفى إقامة الكوردونات، وعدم تمكن أي فرد سواء من الحجاج أو عساكر الجهادية الوردبانات المعينين معهم أو البائعين من الخروج عن الكوردون(٢٠٤).

وقد قدرت عوائد الكورنتينة عام ١٢٦٠هـ/ ١٨٤٤م بحوالي ٢٤٢٢ قرشاً و ٣٠ بارة(٢٠٥)، وفى نهاية الحجر الصحي كان يصل إلى الكورنتينة ناظر لجردها، ويعين من قبل المالية، فيقوم بتحرير قائمة ببيان الأصناف ويختم عليها، كما يختمها معاون الكورنتينة، وذلك بناء على طلب ضابط إسكندرية(٢٠٦).

اسبتالية السويس

أنشئت اسبتالية السويس عام ١٢٦٣هـ/ ١٨٤٧م(٢٠٧) تبعًا لقرار الديوان الخديوي المؤرخ في ٢٦ محرم ١٢٦٣هـ/ ٢٧ يناير ١٨٤٧م(٢٠٨)، وقبل ذلك لم يكن بالسويس كلها مستشفى لعلاج المرضى ولا أجزخانة لصرف الدواء اللازم(٢٠٩)، فقد كانت ترسل الأدوية من القاهرة إلى السويس، وتخزن في محل إقامة المحافظ وتوضع في صناديق(٢١٠)، وكانت تسجل في عُهدة حكيم البندر، ويؤخذ عليه سند باستلام تلك الأدوية (٢١١) ثم تصرف لمستحقيها، وقد تكونت المستشفى من أربعة عنابر تسع مائة سرير(٢١٢)، كل عنبر يكفي خمسة وعشرين مريضًا، بالإضافة إلى مكان للأجزخانة لصرف الأدوية، ومكان لإقامة الطبيب، ومخزن لوضع الملابس ومكان لإقامة العاملين بالمستشفى، ومحل لإقامة الخفير ومطبخ،

بالإضافة إلى مكـان يوضـع فيـه المـوتى، وقـد نـص قـرارُ إنـشاء المستـشفى أن يكـون فناؤهـا فـي غايـة الاتـساع؛ لأجـل أن يكـون هادئًا[٢١٣]، وقد قُدِّرَ عددُ العاملين فـي المستـشفى بخمـسة أنفـار[٢١٤] ثـم زيـد إلـى عـشرة أنفـار[٢١٥] وذلـك خـلاف طبيـب المستـشفى، أمـا الممرضين فكانوا يختارون من الحلاقين غالبًا[٢١٦].

أما خدمة الأجزخانة فقد عُين لها اثنـان مـن العـساكر الجهاديـة، هذا وقد تكلـف إنـشاء المستـشفى مبلـغ ٤١٥٠٣ قرشًـا و٢ بـارة[٢١٧]، وقد كان ديوان الجهادية يختص بتبييض النحـاس بالاسـبتالية كـل أربعـة شهور[٢١٨]، وكانت المستـشفى تقـدم العـلاج الـلازم للمرضـي الـذين تضطرهم ظروفهم الـصحية لأن يحجـزوا بالمستـشفى لحـين شـفائهم، فعلاج الفقير على حساب الميري، أما الأغنياء فكـان يقـدم إلـيهم العـلاج مقابل أجر، وكـان هـؤلاء يـسجلون فـي دفـاتر لمعرفـة تـاريخ ورود المرضى إلى المستشفى، وكـان العـاملون بالمستـشفى يـوفرون الراحـة للمرضى، ويقدمون إليهم اللحـوم والميـاه والمـأكولات، وذلـك بموجـب سندات مختومة من حيكم البندر تقدم يوميًّا للمرضى[٢١٩].

أما الأدوية فكانت ترسل من "الحكمـة خانـة"[٢٢٠] بقـصر العينـي مقابل سندات بالدفع[٢٢١] وقد قدر ما صـرف للاسـتبالية ٥٥٠ نوعًـا مـن أصناف الأدوية[٢٢٢].

وكان على حكـيم المستـشفى والمعـاونين تقـديم كـشف مختـوم لديوان الجهادية ببيان الأطفال المطعمـين بالجـدري شـهريًّا[٢٢٣] وكـذلك كشف ببيان المتوفين وأسـباب مرضـهم[٢٢٤]، وقـد بلـغ مرتـب حكـيم

المستشفى مائتين وخمسين قرشًا[٢٢٥] وذلك خلاف التعيين الذي بلغ ٤٢ قرشًا، و١٦ بارة[٢٢٦].

من العرض السابق نجد أن الإدارة الصحية بالمدينة وقع على كاهلها عدةُ إجراءات منها: العناية بالصحة العامة في المحافظة، وإجراء الحجر الصحي على المسافرين والتجار والحجاج، وتوقيع الكشف الطبي عليهم داخل مبنى الكورنتينة؛ للوقاية من الأمراض المعدية كالكوليرا والطاعون، وإنشاء أماكن لعزل المصابين حتى تكون البلاد في مأمن من هذه الأمراض، وأخيرًا تُوِّجَ ذلك بإنشاء مستشفى لعلاج المرضى من الأهالي والعناية بهم بدلاً من إرسالهم إلى قصر العيني بالقاهرة.

هوامش الفصل الرابع

(١) قبودان: كلمة تركية بمعنى آمر أو رئيس السفينة. انظر محمد على الأنسي: المرجع السابق، ص٤١٢.

(٢) عبد السميع سالم الهراوي: لغة الإدارة العامة في مصر في القرن التاسع عشر، المجلس الأعلى لرعاية الفنون والآداب والعلوم الاجتماعية، القاهرة، ١٩٦٣، ص ٧٦.

(٣) هيلين آن ريفيلين: الاقتصاد والإدارة في مصر في مستهل القرن التاسع عشر، ترجمة أحمد عبد الرحيم مصطفى ومصطفى الحسيني، دار المعارف، القاهرة، ١٩٦٨، هامش ص ١٨.

(٤) صنجقية أو سنجقية: كلمة تركية وتعني العلم أو اللواء أو الراية وقد أطلقت أيضًا على الجزء من الولاية. انظر محمد علي الأنسي: المرجع السابق، ص ٣٠٠.

(٥) ليلى عبد اللطيف: الإدارة، المرجع السابق، ص ص ٣٨٥، ٣٨٧.

(٦) ليلى عبد اللطيف: دراسات، ص ١١٥.

(٧) عبد الرحمن الجبرتي: المرجع السابق، جـ١، ص ٨٨.

(٨) نفسه، جـ٥، ص ٣١.

(٩) بندر: كلمة فارسية وتعني ميناء التجارة، انظر: محمد على الأنسي: المرجع السابق، ص١١٧.

(١٠) أغات الحوالة: ممثل الباشا في الجمرك.

(١١) أغات الاحتساب: المحتسب الذي يشرف على شئون الأسواق والتموين بالمدينة، انظر: ليلى عبد اللطيف، دراسات، ص ١١٥.

(١٢) سدادرة واختيارية: سدادرة جمع سردار وتعني قائد، واختيارية تعني كبار الضباط، انظر: ليلى عبد اللطيف: دراسات، ص ١١٥.

(١٣) عبد الرحمن الرافعي: تاريخ الحركة القومية وتطور نظام الحكم في مصر، جـ٢، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ٢٠٠٠، ص٩٧.

(١٤) زين العابدين شمس الدين نجم: إدارة الأقاليم في مصر ١٨٠٥ – ١٨٨٢، دار الكتاب الجامعي، القاهرة، ١٩٨٨، ص١٧.

(١٥) جعل على هذه المديريات حكامًا سماهم مديرين؛ حيث جعل في الوجه البحري أربع مديريات وواحدة تتألف منها مصر الوسطي من جنوبي المنيا إلى جنوبي الجيزة، ثم سميت مديرية الأقاليم الوسطى وشملت بني سويف والفيوم والمنيا، ومن اثنتين تتألف منها مصر العليا، الأولى من شمال قنا إلى جنوبي المنيا، والثانية من وادى حلفا إلى قنا، ثم سميت أسيوط وجرجا مديرية (نصف أول قبلي) وسميت قنا وأسنا مديرية (نصف ثاني وجه قبلي)، لمزيد من التفاصيل: انظر: عبد الرحمن الرافعي: عصر محمد علي، جـ٣، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ٢٠٠٠،ص ٥٢٩. وكذلك: هيلين آن ريفلين: المرجع السابق، ص ١٢٦ وما بعدها.

(١٦) عبد الرحمن الرافعي: المرجع السابق، ص ٥٢٩.

(١٧) زين العابدين شمس الدين: المرجع السابق، ص ٢٥.

(١٨) محمد رمزي: المرجع السابق، ص ٧.

(١٩) نعوم بك شقير: المرجع السابق، ص ٢٨٦.

(٢٠) ديوان المالية: إيرادات ومصروفات الحكومة المصرية، سجل رقم ١٦٢٦، ص١٨، ١٢٣٠هـ/ ١٨١٥م.

(٢١) ديوان الرزنامة: دفتر إيرادات ومصروفات كمرك السويس، سجل ٣٠٦٣، ٢٨ محرم ١٢٣٢هـ/ ١٨١٧

(٢٢) سجلات المعية السنية تركي: سجل٧٥٨، ص ٤٢، وثيقة ٩٢، من الديوان الخديوي إلى محافظ السويس، ١٣ القعدة ١٢٤٥هـ/ ١٨٢٩م.

(٢٣) محفظة ٥٨، ديوان خديوي تركي، دفتر ٧٩١، وثيقة ٥٧٣، ٢٦ محرم ١٢٤٦هـ-١٨٣٠م.

(٢٤) عبد المنعم الجميعي: المرجع السابق، ص ٤٧.

(٢٥) النولون، الناولون: لفظ يوناني Naulon معناه أجرة الشحن وجعل السفينة أى ما يتقاضاه صاحب السفينة أجرًا، وقد عرفت قديما بكلمة النولون فقيل فيها(النول) وهي كلمة عربية فصيحة؛ لأن النول مصدر فعل نال بمعنى: الإعطاء أو ما يعطى والكلمة المتصلة النول. أجر نقل البضائع في السكة الحديد والبحر؛ انظر زين العابدين شمس الدين نجم: معجم الألفاظ والمصطلحات التاريخية، القاهرة، ٢٠٠٦، ص٥٣١.

(٢٦) محفظة ١، معية سنية تركي، دفتر ٣، وثيقة ٣٢١، ٥ رمضان ١٢٣٤هـ-١٨١٨م.

(٢٧) عفاف عبد الجليل أحمد، المرجع السابق، ص٤.

(٢٨) الشيت: في الفارسية جيت بالجيم المشربة من أصل هندي وهى في السنكريتية Chites تطلق في الفارسية على الحرير الهندي والتركي المطبوعين وعلى غيرهما من الملابس. انظر أحمد السعيد سليمان: المرجع السابق، ص ص ١٣٨، ١٣٩.

(٢٩) محافظ عابدين: محفظة ٢٦٧، وثيقة ١٨٤ حمراء، من قاسم أغا محافظ السويس إلى الباشمعاون جناب داوري الأعظم، ٢٩ العقدة، ١٢٥٥هـ، ١٨٣٩م.

(٣٠) جون لويس بوركهارت: رحلات في شبه جزيرة العرب، ترجمة عبد العزيز صالح الهلابي وعبد الرحمن عبد الله الشيخ، مؤسسة الرسالة، بيروت، ١٩٩٢، ص ص ٣٩٧- ٤٠٢.

(٣١) محفظة١٣ بحر برًا: من محمد نجيب إلى الباب العالي، غرة رمضان ١٢٤٥هـ/ ١٨٢٩م.

(٣٢) محفظة ٢٢ ديوان المعاونة: دفتر ٢٨٦ تركي، وثيقة ٢٣٦٩، ٢٧ رمضان ١٢٥٨هـ/١٨٤٢

(٣٣) الجمعية الحقانية، سجل ١، ص ٢، وثيقة ٧، ١٢ جمادي الآخر ١٢٦١هـ/١٨٤٥م.

(٣٤) سجلات المعية السنية تركي، سجل ٦، ص٣٥ ، وثيقة ٦٣٤، مكاتبة إلى البك الكتخدا، ١٢ القعدة ١٢٣٦هـ/ ١٨٢٠م.

(٣٥) سجلات المعية السنية عربي، سجل ١، أمر إلى محافظ السويس، ١ رمضان ١٢٤٥هـ/ ٢٤ فبراير ١٨٣٠م.

(٣٦) انظر ملحق : (١).

(٣٧) أغا: كلمة تركية من المصدر أغمق ومعناه الكبر وتقدم السن، وتطلق في التركية على الرئيس والقائد وشيخ القبيلة وعلى الخادم الخصي الذي يأذن له بدخول غرف النساء. انظر أحمد السعيد سليمان: المرجع السابق، ص١٧.

(٣٨) عفاف عبد الجليل أحمد: المرجع السابق، ص ٤.

(٣٩) محفظة ١٠٠ أبحاث: وثيقة ٣٤٩ حمراء، من قاسم أغا محافظ السويس إلى الجناب العالي، ١٨ الحجة ١٢٥٣هـ/ ١٨٣٨م.

(٤٠) أمين سامي: تقويم النيل، مج١، جـ٣، دار الكتب المصرية، القاهرة، ١٩٣٦، ص ١٥.

(٤١) محفظة ٣٤ ديوان خديوي: دفتر ٧٤٤، ص ٩٦، وثيقة ١٤٦، من الجناب العالي إلى...، ١٥ شوال ١٢٤٣هـ/ ١٨٢٨م.

(٤٢) محفظة ٢ ديوان خديوي: وثائق تركية، من الجناب العالي إلى جهات، غرة شوال ١٢٤٥هـ/ ١٨٣٠م.

(٤٣) محفظة ٢٣ ديوان خديوى تركي: دفتر ٧٣٢، ص ٧٦، وثيقة ٣١٧، من الديوان الخديوي إلى أمين المفاتيح، ١٣ ربيع الثاني ١٢٤٢هـ/ ١٨٢٦م.

(٤٤) محفظة ٢٤ تراجم ملخصات تركي: دفتر ٤١، ص ٦٦، وثيقة ٤٧٣، من الجناب العالي إلى حبيب أفندي، ٢٧ جمادى الآخر ١٢٤٧هـ/ ١٨٣١م.

(٤٥) استحقاقات مأمورية السويس: سجل ٤٩٧٤، ص ١، ١٢٦٠هـ/ ١٨٤٤م.

(٤٦) استحقاقات مأمورية السويس: سجل ٤٩٧٥، ص ١، ١٢٦١هـ/ ١٨٤٥م.

(٤٧) محفظة ٣٩ معية سنية تركي: دفتر ٣٦، وثيقة ٧٠، ١رمضان ١٢٤٤هـ/ ١٨٢٩م.

(٤٨) محمد محمود زيتون: الإدارة المحلية في مصر، دار المعارف، القاهرة، ١٩٦٢، ص ١١٧.

(٤٩) زين العابدين شمس الدين: إدارة الأقاليم، المرجع السابق، ص ٦٦.

(٥٠) هيلين آن ريفلين: المرجع السابق، ص ١٣٠.

(٥١) زين العابدين شمس الدين: المرجع السابق، ص ٦٥.

(٥٢) محفظة ٢٩، ديوان خديوي تركي: دفتر ٧٣٩، ص ١٢، وثيقة ٦٣، من الديوان الخديوي إلى محافظ السويس، ٢٥ جمادى الآخر ١٢٤٦هـ/ ١٨٣٠م.

(٥٣) ديوان المالية: سجل ٥٥٩، صادر أقاليم، ص ١١٥، وثيقة ١٢٦، ١٥ القعدة ١٢٦٣هـ/ ١٨٤٧م.

(٥٤) سجلات المعية السنية تركى، سجل ١٨ ،ص ١٠ ،وثيقة ٤٠٩، مكاتبة إلى البك الكتخدا، ٢٢ القعدة ١٢٣٩هـ/١٨٢٤م.

(٥٥) سجلات المعية السنية تركى، سجل ٩، وثيقة ١٨٥، من الجناب العالي إلى محافظ السويس، ٢٠ صفر ١٢٣٧هـ/ ١٨٢١م.

(٥٦) سجلات المعية السنية عربي: سجل ٣٥، جـ٢، دفتر قيد صادر المعية السنية دواوين وأقاليم ومحافظات، وثيقة ١٢٨، ٢٠ جمادى الأولى ١٢٦٥هـ/ ١٨٤٨م.

(٥٧) بطاقات الدار: درج ١٧٣ الحجاز، منشور إلى علماء مكة وخطبائها، ٢٥ شوال ١٢٤٠هـ/ ١٨٢٥م.

(٥٨) الكتخُدا: بفتح الكاف وسكون التاء وضم الخاء، في التركية: كتخدا من الفارسية كدخدا، والكلمة الفارسية من كلمتين (كد) بمعنى البيت، و(خدا) بمعنى الرب والصاحب فالكتخدا هو في الأصل رب البيت، ويطلقها الفرس على السيد الموقر وعلى الملك، ويطلقها الترك على الموظف المسئول والوكيل المعتمد، والأمين فقد كان يقال: خزينة كتخداسي أي أمين الخزانة. انظر أحمد السعيد سليمان: المرجع السابق، ١٧٦.

(٥٩) سجلات المعية السنية تركي: سجل ١٨ ، ص١٠، وثيقة ٤٠٩، مكاتبة إلى البك الكتخدا، ٢٢ القعدة ١٢٣٩هـ/ ١٨٢٣م.

(٦٠) محمد محمود زيتون: المرجع السابق، ص ١١٧.

(٦١) سجلات المعية السنية تركي: سجل١٨، ص١٠، وثيقة٤٠٩ ، مكاتبة إلى البك الكتخدا، ٢٢ القعدة ١٢٣٩هـ/ ١٨٢٣م.

(٦٢) زين العابدين شمس الدين نجم: المرجع السابق، ص ١١٩.

(٦٣) سجلات المعية السنية عربي، سجل ١، ص ٣٣٢، وثيقة ٩، ٢٥ رجب ١٢٦٥هـ/ ١٨٤٨م.

(٦٤) استحقاقات مأمورية السويس، سجل ٤٩٧٤، ص١، ١٢٦٠هـ/ ١٨٤٤م.

(٦٥) سجلات المعية السنية عربي، سجل ١، ص ٣٣٢، وثيقة ٩، ٢٩ رجب ١٢٦٥هـ/ ١٨٤٨م.

(٦٦) نفس الوثيقة السابقة.

(٦٧) ديوان المالية، إيرادات ومصروفات الحكومة المصرية، سجل ٤٩٧٤، ص ٢، ١٢٦٠هـ/ ١٨٤٤م.

(٦٨) ديوان مجلس الأحكام: دفتر مجموع إدارة وإجراءات، سجل ١٧٨، ص ٦٣.

(٦٩) وارد تحريرات محافظة السويس: ل/ ١/٧/٩، وثيقة ٧٦، ٤ القعدة ١٢٦٣هـ ١٨٤٧م.

(٧٠) صادر ووارد تحريرات مأمورية السويس، ل/٩/١٠/١، ص ١٥، وثيقة ٨، ٨ رمضان ١٢٦٠هـ/ ١٨٤٤م.

(٧١) صادر مأمورية السويس: ل/ ٩/٢/١، ص ٨، وثيقة ٤، غرة صفر ١٢٦٣هـ/ ١٨٤٦م.

(٧٢) استحقاقات مأمورية السويس، سجل ٤٩٧٤، ص ٣، ١٢٦٠هـ/ ١٨٤٤م.

(٧٣) استحقاقات مأمورية السويس، سجل ٤٩٧٨، ص ص ٤-١٣، ١٢٦٤، ١٢٦٥هـ/ ١٨٤٨م.

(٧٤) استحقاقات مأمورية السويس، سجل ٤٩٧٤، ص ٤، ١٢٦٠هـ/ ١٨٤٤م.

(٧٥) استحقاقات مأمورية السويس، سجل ٤٩٧٨، ص ٣٦، ١٢٦٤، ١٢٦٥هـ/ ١٨٤٧، ١٨٤٨م.

(٧٦) استحقاقات مأمورية السويس، سجل ٤٩٧٥، ص ٣٣، ١٢٦١هـ/ ١٨٤٥هـ.

(٧٧) محفظة ١٦ الوقائع المصرية، وثيقة ٩، ١٣ شوال ١٢٤٤هـ/ ١٨٢٩.

(٧٨) دفتر تراتيب الوظائف، تابع ديوان المالية، صيارف الخزن، لائحة ١٢٥٠هـ/ ١٨٣٤م، ص ١٦٧.

(٧٩) محفظة ١٢ وقائع مصرية، ٦ محرم ١٢٤٥هـ/ ١٨٢٩م.

(٨٠) نجاة سليمان سيد: المرجع السابق، ص ٢٤.

(٨١) سجلات المعية سنية تركي، سجل ٢٦، وثيقة ١٠٢، ٩ رمضان ١٢٤٤هـ/ ١٨٢٩م.

(٨٢) محفظة ١ ذوات: وثيقة ٤١١، ١٥ رمضان ١٢٤٣هـ/ ١٨٢٨م.

(٨٣) استحقاقات مأمورية السويس: سجل ٤٩٧٤، ص ٨، ١٢٦٠هـ/ ١٨٤٤م.

(٨٤) الخواجا: في الفارسية خواجة بواو معدولة أي لا تنطق فهي على ألسنة عجم إيران خاجة ومعناه السيد ورب البيت والتاجر الغني، والحاكم والخصي وهو لفظ فارسي ومعناه السيد والخواجكي بزيادة كاف نسبة إليه

للمبالغة وكان الكاف في لغتهم تدخل مع ياء النسب. انظر أحمد السعيد سليمان: المرجع السابق، ص٢١.

(٨٥) محفظة ٤٩ ديوان خديوى: ملخصات دفاتر ٧٧٣، وثيقة ٢٨٨، من الجناب العالي إلى الديوان الخديوي، ١٧ جمادى الثانية ١٢٤٦هـ/ ١٨٣٠م.

(٨٦) عفاف عبد الجليل أحمد: المرجع السابق، ص ١٢.

(٨٧) استحقاقات مأمورية السويس: سجل ٤٩٧٨، ص ص ٢- ٣، ١٢٦٤-١٢٦٥هـ/ ١٨٤٧-١٨٤٨م.

(٨٨) الدفتردار: الدفتر من الكلمة اليونانية دفتيرا Diphtheia بمعنى جلد الحيوان؛ لأنه كان يستعمل للكتابة والدفتردار لغويًا: هو صاحب الدفتر. انظر أحمد السعيد سليمان، ص٩٨.

(٨٩) أمين مصطفى عفيفي عبد الله : المرجع السابق، ص ٣٧٩.

(٩٠) ليلى عبد اللطيف: الإدارة، ص ٣٠١.

(٩١) أمين مصطفى عفيفي عبد الله: المرجع السابق، ص ٣٧٩.

(٩٢) جلال يحيى: المرجع السابق، ص ٣٧٣.

(٩٣) هيلين آن ريفلين: المرجع السابق، ص ص ١١٥-١١٨.

(٩٤) زين العابدين شمس الدين نجم: الضرائب وطرق جبايتها في مصر في عهد محمد علي، مجلة كلية الدراسات الإنسانية، جامعة الأزهر، العدد ٨، ١٩٩٠، ص ٢٢٣.

(٩٥) محمد فهمي لهيطة: المرجع السابق، ص ١٢٩.

(٩٦) هيلين آن ريفلين: المرجع السابق، ص ١٧٠.

(٩٧) ديوان المالية: إيرادات ومصروفات الحكومة المصرية، سجل ١٦٢٧، لسنة ١٢٣٧هـ/ ١٨٢١- ١٨٢٢م.

(٩٨) محمد فؤاد شكري وآخرون: المرجع السابق، ص ص ٣٥٠، ٧٨٣.

(٩٩) جمرك: هي كلمة يونانية الأصل، ثم انتقلت إلى اللغة اللاتينية وحُرِّفت إلى العربية، فأصبحت جمرك وفي اللغة التركية كمرك وهي الهيئة المختصة بتنظيم وفرض الضرائب على التجارة داخل البلاد والوارد إليها والمصدرة منها، انظر زينب عمر محمود: المرجع السابق، ص ٣٥٥.

(١٠٠) استيف: النظام المالي والإداري في مصر العثمانية، من موسوعة وصف مصر، جـ٥، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ٢٠٠٢، ص ١٢٢.

(١٠١) محمد فهمي لهيطة: المرجع السابق، ص ٤٥.

(١٠٢) ليلى عبد اللطيف: دراسات، ص ص ١٢١، ١٢٢.

(١٠٣) ليلى عبد اللطيف: الإدارة، ص ص ٩٦، ٩٧.

(١٠٤) ب. س. جيرار: المرجع السابق، ص ٣١٧.

(١٠٥) أمين مصطفى عفيفي: المرجع السابق، ص ٢٨٩.

(١٠٦) الترسخانة: الأصل العربي هو دار الصناعة دخلت هذه الكلمة العربية في اللغات الأوروبية، وكان صيغتها في اللغة الطليانية Darsena ثم دخلت من الإيطالية إلى اللغة التركية في صيغة "ترسانة" وحرفت على لسان العامة في تركية فصارت "ترسخانة". انظر أحمد السعيد سليمان: المرجع السابق، ص٥٣.

(١٠٧) عبد الرحمن الجبرتي: المرجع السابق، جـ٧، ص ٣٣.

(١٠٨) شمل الالتزام: جمارك [السويس، الإسكندرية، بولاق، دمياط، رشيد] بالإضافة إلى ضربخانة مصر. بطاقات الدار: درج ٤٨، من الجناب العالي إلى قبوكتخدا، ١١ شوال ١٢٤٥هـ/ ١٨٣٠م.

(١٠٩) أمين مصطفى عفيفي عبد الله : المرجع السابق، ص ٣٠١.

(١١٠) أمين سامي: تقويم النيل، جـ٢، ط٢، دار الكتب و الوثائق القومية، القاهرة، ٢٠٠٣، ص ٢٩١.

(١١١) محفظة ١ ملخصات الأوامر العلية المستخرجة من الدفاتر، ٢٣ صفر ١٢٣٨ هـ/ ١٨٢٨م.

(١١٢) بطاقات الدار: درج ١٤٠، من محمد علي إلى الصدارة، ٥ ربيع الآخر ١٢٣٥هـ- ١٨٢٠م.

(١١٣) أمين مصطفى عفيفي: المرجع السابق، ص ٣٠٣.

(١١٤) محفظة ٤٩ ديوان خديوي: ملخصات دفاتر ٧٧٣، وثيقة ٢٢٨، ١٧ جمادى الثانية ١٢٤٦هـ/ ١٨٣٠م.

(١١٥) زينب عمر: المرجع السابق، ص ٣٦٣.

(١١٦) أحمد أحمد الحتة: المرجع السابق، ص ٣١٠.

(١١٧) أمين مصطفى عفيفي: المرجع السابق، ص ص ٣٠٣، ٣٠٤.

(١١٨) محفظة ٦ ديوان المعاونة: أوامر إلى المعاونة، ١١ جمادي الآخر ١٢٥٩هـ/ ١٨٤٣م.

(١١٩) أمين مصطفى عفيفي: المرجع السابق، ص ٣٠٣.

(١٢٠) دفتر محاسبة إيرادات ومصروفات كمرك السويس، سجل ٣٠٦٣، ابتداء من ١٢٣٢هـ حتى ١٢٣٤هـ/ ١٨١٦- ١٨١٨م.

(١٢١) عفاف عبد الجليل أحمد: المرجع السابق، ص ٣٠.

(١٢٢) اسكلة: الاسكلة من الإيطالية سكالا Scala دخلت التركية بصيغة إسكلة وتطلق في التركية على

أ- رصيف الميناء البحري، ثم توسع فيها، فأطلق على الميناء

ب- الألواح الخشبية التي تثبت أفقيًا على المباني ليقف عليها البنائون وهي السقالة في العربية الدارجة. انظر أحمد السعيد سليمان: المرجع السابق، ص١٦.

(١٢٣) دفتر المنصرف من إيرادات مقاطعة الجمارك: سجل ٥٧٧٢، ١٢٢٤هـ/ ١٨١٨-١٨١٩م.

(١٢٤) انظر: ملحق رقم (٢).

(١٢٥) ديوان المالية، إيرادات ومصروفات الحكومة المصرية، سجل : ١٦٣١، لسنة ١٢٤١هـ/ ١٨٢٥ – ١٨٢٦م.

(١٢٦) أمين مصطفى عفيفي: المرجع السابق، ص ٣٩٣.

(١٢٧) زين العابدين شمس الدين نجم: النظام القضائي في أقاليم مصر في القرن ١٩، مجلة كلية لدراسات الإنسانية، جامعة الأزهر، عدد ٦، ١٩٨٨، ص ١٢٦.

(١٢٨) عبد الرازق إبراهيم عيسى: تاريخ القضاء في العصر العثماني، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٩٨، ص ٩٦.

(١٢٩) ليلى عبد اللطيف: الإدارة، ص ٢٤٣.

(١٣٠) قاضي السويس: عرف في السويس باسم "قاضي الميناء" أو "قاضي البهار" نظرًا إلى اختصاصاته المتعلقة بالمقاطعة الجمركية الهامة التي كان مقرها السويس، وهي مقاطعة "عشور أصناف بهار وتوابعها". ليلى عبد اللطيف: دراسات، ص١٥٠.

(١٣١) لم يكن للقضاة عامة في العصر العثماني مرتب ثابت كقضاة اليوم، بل كان لهم حق فرض رسوم على القضايا التي تعرض أمامهم بشرط ألا يتجاوز الرسم ٢,٥% من قيمة المبايعات والوقفيات والهبات وغيرها ثم رسوم على عقود الزواج ورسوم على قضايا التركات، للمزيد انظر، ليلى عبد اللطيف: الإدارة، ص ٢٦٣.

(١٣٢) ليلى عبد اللطيف: دراسات، المرجع السابق، ص ص ٢٩٥، ٢٩٦.

(١٣٣) عبد الرازق إبراهيم عيسى: المرجع السابق، ص ٩٥.

(١٣٤) أ.ب.كلوت بك: المرجع السابق، ص ٢٦٤.

(١٣٥) عبد الرازق إبراهيم عيسى: المرجع السابق، ص ٩٧.

(١٣٦) المحاكم الشرعية: أنشئت هذه المحاكم من عهد نشأة الدولة الإسلامية وهي المحاكم الوحيدة في البلاد التي تفصل في المسائل الدينية كما تفصل في مواد القصاص والتعزيز وفي المعاملات على اختلاف أنواعها، ولكن

لما دخلت الدولة العلية دورًا جديدًا مشهورًا بدور "التنظيمات" وكان ذلك في سنة ١٨٥٦ اقتضى الحال أن تشكل في مصر محاكم جديدة على النسق الأوروبي لتحكم بين الرعايا العثمانيين على اختلاف أديانهم وصارت المحاكم الشرعية منذ ذلك الوقت مقصورًا شأنها على الفصل في مسائل الأحوال الشخصية، انظر: أحمد قمحة بك، عبد الفتاح السيد بك: نظام القضاء والإدارة، مكتبة الهلال بالفجالة، القاهرة، ١٩٢٥، ص ٥٤.

(١٣٧) عبد الرازق إبراهيم عيسى: المرجع السابق، ص ١٠٢.

(١٣٨) حلمي محروس إسماعيل: دراسات في التاريخ الاجتماعي في مصر خلال النصف الأول من القرن التاسع عشر، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الآداب، جامعة القاهرة، ١٩٩٧، ص٧٨.

(١٣٩) محمد فهمي لهيطة: المرجع السابق، ص ٨٠.

(١٤٠) أحمد فتحي زغلول: المحاماة، مطبعة المعارف، القاهرة، ١٩٠٠، ص ١٥٨.

(١٤١) عبد السميع سالم الهراوي: المرجع السابق، ص٢٧٩.

(١٤٢) محمد فهمي لهيطة: المرجع السابق، ص ٨٠.

(١٤٣) محفظة ١٢٠ أبحاث، وثيقة ٢٠، ٢٠ ربيع الآخر ١٢٥٠هـ/ ١٨٣٤م.

(١٤٤) محفظة ٤١ ديوان خديوي، ملخصات دفاتر ٧٦٠، من الديوان الخديوي إلى محافظ السويس، ١٠ ربيع الآخر ١٢٤٥هـ/ ١٨٢٩م.

(١٤٥) زين العابدين شمس الدين نجم: المرجع السابق، ص ١٣٣.

(١٤٦) محفظة ٣٠ ديوان خديوي، دفتر ٧٤١ تركي، وثيقة ٩، من مأمورية الديوان الخديوي إلى سليمان أفندي محافظ السويس، ٧ الحجة ١٢٤٣هـ/ ١٨٢٨م.

(١٤٧) محفظة ٣١ ديوان خديوي، دفتر ٧٤١ تركي، وثيقة ٦٥٩، من مأمور الديوان الخديوي إلى سليمان أفندي محافظ السويس، ١٩ رجب ١٢٤٤ هـ/ ١٨٢٩م.

(١٤٨) سجلات ديوان خديوي تركي: سجل ٧٤٦، ص ٧١، وثيقة ٧٠، من الديوان الخديوي إلى محافظ السويس، ١٣ ربيع الآخر ١٢٥٨هـ/ ١٨٤٢م.

(١٤٩) زين العابدين شمس الدين نجم: المرجع السابق، ص ١٣٣.

(١٥٠) محفظة ٤ ديوان خديوي: ملخصات دفاتر، وثيقة ٨٨٧، ١٤ الحجة ١٢٦٢هـ/ ١٨٤٦م.

(١٥١) زين العابدين شمس الدين نجم: المرجع السابق، ص ص ١٣٠، ١٣١.

(١٥٢) نعوم شقير: المرجع السابق، ص ١٣٩.

(١٥٣) محكمة السويس، مضبطة دعاوى وإشهادات: غرة ربيع الأول ١٢٤٥هـ/ ١٨٢٩م.

(١٥٤) عفاف عبد الجليل أحمد: المرجع السابق، ص ٤٩.

(١٥٥) محكمة السويس، مضبطة دعاوى وإشهادات: ١٩ القعدة ١٢٤٥هـ/ ١٨٣٠م.

(١٥٦) محكمة السويس، مضبطة دعاوى وإشهادات: ربيع أول ١٢٤٥هـ/ ١٨٢٩م.

(١٥٧) محكمة السويس، مضبطة دعاوى وإشهادات: ٢١ الحجة ١٢٤٥هـ/ ١٨٣٠م.

(١٥٨) أ. ب. كلوت بك: المرجع السابق، ص ٢٦٥.

(١٥٩) إبراهيم البيومي غانم: الأوقاف والسياسة في مصر، دار الشروق، القاهرة، ١٩٩٨، ص ص ٥٦، ٥٨.

(١٦٠) تولى سنان باشا حكم مصر مرتين الأولى من سنة ٩٧٩ - ٩٨١هـ/ ١٥٧١-١٥٧٣م والثانية في الفترة من ٩٩٢- ٩٩٤هـ/ ١٥٨٤- ١٥٨٥م. انظر ليلى عبد اللطيف: الإدارة، المرجع السابق، ص٤٢٣.

(١٦١) ديوان الأوقاف: سجل ٨٦٥، دفتر حساب وقف، عام ١٢٦١هـ/ ١٨٤٥م.

(١٦٢) أ.ب. كلوت بك: المرجع السابق، ص ٢٦٧.

(١٦٣) صادر محافظة السويس: ل/١/٢/٩، ص ١٥١، وثيقة ١٠٧، ١٢ جمادى الآخر ١٢٦٣هـ/ ١٨٤٧م.

(١٦٤) بطاقات الدار: درج ١٢٧ استعجالات، وثيقة ٢٢١٠، من قلم الملكية إلى كامبل بك، ٢٤ ربيع الأول ١٢٥٩هـ/ ١٨٤٣م.

(١٦٥) زين العابدين شمس الدين نجم: المرجع السابق، ص ١٨١.

(١٦٦) كوليرا: لفظ يوناني Cholera معناه: المرة، ويسمى هذا المرض باللغة العربية (الهيضة) ويسميه البعض (الهواء الأصفر)؛ لأنهم توهموا أنه ينشأ من تغير في الجو أو الهواء، وهو داء فتاك سريع الانتشار، أهم أعراضه إسهال شديد وسريع مصحوب بقيء قد ينتهي بالوفاة، وكانت الكوليرا بالذات هي السبب في إنشاء مصلحة الحجر الصحي، انظر زين العابدين شمس الدين نجم: معجم الألفاظ والمصطلحات، المرجع السابق، ص ٤٥٦.

(١٦٧) الطاعون: وباء سببه ميكروب يصيب الفئران وتنقله البراغيث إلى فئران أخرى وإلى الإنسان. المرض الأسود، وهو مرض وبائي شديد العدوى، وترتفع نسبة الوفيات فيه إذا أهمل علاج مرضاه، وأشهر أنواعه الدملي، والتسممي الرئوي، وينتقل من مريض الى آخر بالرزاز، للمزيد انظر المرجع السابق، ص٣٦٢.

(١٦٨) جامد علي دسوقي: النظام الإداري في عهد إسماعيل ١٨٦٣- ١٨٧٩، رسالة ماجستير غير منشور، كلية الآداب، جامعة القاهرة، ١٩٧٩، ص ١١٣.

(١٦٩) محمد فؤاد شكري وآخرون: المرجع السابق، ص ٨٥.

(١٧٠) محفظة ٢ مجلس ملكية تركي: وثيقة ٤٨، من الجناب العالي إلى مختار بك، ١٥ صفر ١٢٥١هـ/ ١٨٣٥م.

(١٧١) صادر ووارد مأمورية السويس: ل/٩/١٠/٢، ص ١٥، وثيقة ٩٤، ١٢ ربيع الثاني ١٢٦١هـ/ ١٨٤٥م.

(١٧٢) صادر محافظة السويس: ل/ ٩/ ٢/ ٤، ص ٨٥، وثيقة ١٢، ٢٦ صفر ١٢٦٥هـ/ ١٨٤٨م.

(١٧٣) ديوان مجلس الأحكام: دفتر مجموعة إدارة وإجراءات، المرجع السابق، ص ٣٨٤.

(١٧٤) عفاف عبد الجليل أحمد: المرجع السابق، ص ٣٧٦.

(١٧٥) صادر مأمورية السويس: ل/٩/١٠/٢، ص ٦٤، وثيقة ٣٤١، ١٢ شوال ١٢٦١هـ/ ١٨٤٥م

(١٧٦) الكورنتيلة: في التركية قرانتينة، من الكلمة الإيطالية Quarantina بمعنى أربعين وكان الواردون من الخارج اللذين يشتبه في مرضهم يحجزون في الحجر الصحي أربعين يومًا حتى تثبت سلامتهم من الأمراض؛ انظر أحمد السعيد سليمان: المرجع السابق، ص ١٨١.

(١٧٧) وارد تحريرات محافظة السويس: ل/ ٤/٧/٩، ص ٢٠، وثيقة ٦٩، غرة جمادى الآخر ١٢١٦٥هـ/ ١٨٤٩م.

(١٧٨) وارد تحريرات محافظة السويس: ل /٤/٧/٩، ص ٨٦، وثيقة ٥٣، ١٨ ربيع الأول ١٢٦٤هـ/ ١٨٤٨م.

(١٧٩) الجدري: من الأمراض الشائعة في مصر خلال تلك الفترة ومرض الجدري مرض جلدي يتزايد خلال فصل الشتاء، فكان يصاب به الأطفال في السن الصغيرة ويؤدي إلى وفاة عدد كبير منهم في القاهرة وجميع المدن المصرية، انظر، عصمت محمد حسن: جوانب من الحياة الاجتماعية لمصر من خلال كتابات الجبرتي، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ٢٠٠٣، ص١٨٣.

(١٨٠) محفظة ١ معية سنية تركي: ملخصات الأوامر العلية المستخرجة من الدفاتر، ٥ جمادى الأولى ١٢٣٤هـ/ ١٨١٩م.

(١٨١) ديوان خديوي عربي: سجل ٥٢٧، صادر أقاليم، ص ٩٩، وثيقة ١٣٧، ٢٤ رجب ١٢٦١هـ/ ١٨٤٥م.

(١٨٢) وارد تحريرات مأمورية السويس: ل/١/٦/٩، ص ٢، وثيقة ٢١، ٨ الحجة ١٢٦١هـ/ ١٨٤٥م.

(١٨٣) عفاف عبد الجليل أحمد: المرجع السابق، ص ص ٣٧٢، ٣٧٣.

(١٨٤) صادر محافظة السويس: ل/٤/٢/٩، ص ٨٥، وثيقة ١٢، ٢٦ صفر ١٢٦٥هـ/١٨٤٨م.

(١٨٥) حلمي محروس إسماعيل: المرجع السابق، ص ص ٨٨٦، ٨٨٧.

(١٨٦) صادر محافظة السويس: ل/٤/٢/٩، ص ١٧٧، وثيقة ٧٣، ٥ صفر ١٢٦٥هـ/ ١٨٤٨م.

(١٨٧) صادر محافظة السويس: ل/٤/٢/٩، ص ١٧٧، وثيقة ٧٨، ٧ صفر ١٢٦٥هـ- ١٨٤٨م.

(١٨٨) انظر: ملحق رقم (٣).

(١٨٩) حلمي محروس إسماعيل: المرجع السابق، ص ٨٨٩.

(١٩٠) محفظة ١١ ديوان خديوي: من الجناب العالي إلى باقي بك وكيل الديوان، ٢٣ ربيع الأول ١٢٦١هـ/ ١٨٤٥م.

(١٩١) المحفظة نفسها، من الجناب العالي إلى باقي بك وكيل الديوان، ٢٧ جمادى الآخر ١٢٦١هـ/١٨٤٥م.

(١٩٢) محفظة ٦ ديوان خديوي: وثائق تركية، من الجناب العالي إلى جهات، ١٨ محرم ١٢٥٣هـ/ ١٨٣٧م.

(١٩٣) صادر محافظة السويس: ل/١/٢/٩، ص ٩١، وثيقة ٢٦، ٨ رجب ١٢٦٣هـ/ ١٨٤٧م.

(١٩٤) عفاف عبد الجليل، المرجع السابق، ص ٣٥٥.

(١٩٥) دفتر ٧٧ معية تركي، وثيقة ٣٣٩، من الجناب العالي إلى وكيل مدير الجهادية، ٢ محرم ١٢٥٣م/ ١٨٣٧م.

(١٩٦) حلمي محروس: المرجع السابق، ص ٨٤٤.

(١٩٧) هنري دودويل: الاتجاه السياسي لمصر في عهد محمد علي مؤسس مصر الحديثة، ترجمة أحمد محمد عبد الخالق، علي أحمد شكري، مكتبة الآداب، القاهرة، د.ت، ص ٢٦٥.

(١٩٨) محمد فؤاد شكري وآخرون: المرجع السابق، ص ٨٥.

(١٩٩) فيليب جلاد: قاموس الإدارة والقضاء، المجلد الثاني، مطبعة بني لاغوداكي، الإسكندرية، ١٩٠٠، ص ٩٤١.

(٢٠٠) محفظة ٢ معية سنية: ملخصات الأوامر العلية المستخرجة من الدفاتر، ٢ محرم ١٢٥٣هـ/ ١٨٣٧م.

(٢٠١) ديوان المالية: سجل ٦١٣، صادر أقاليم، جـ٤، ص ١٦٥، وثيقة ٢١١، ٢٨ رجب ١٢٦١هـ/ ١٨٤٥م.

(٢٠٢) فيليب جلاد: المرجع السابق، ص ٩٤١.

(٢٠٣) محفظة ٩ كتخذا ملخصات دفاتر: وثيقة ١١٩، ٢٠ محرم ١٢٦٤هـ/ ١٨٤٨م.

(٢٠٤) فيليب جلاد: المرجع السابق، ص ٩٤٢.

(٢٠٥) صادر ووارد تحريرات مأمورية السويس: ل /٩/١٠/١، ص ١، ٢٨ شعبان ١٢٦٠هـ/ ١٨٤٤م.

(٢٠٦) صادر مأمورية محافظة السويس: ل/ ٩/٢/١، وثيقة ٦، ٢٨ الحجة ١٢٦٢هـ/ ١٨٤٦م.

(٢٠٧) الوقائع المصرية، عدد ٩١، ١٧ الحجة ١٢٦٣هـ/ ١٨٤٧م.

(٢٠٨) وارد دواوين محافظة السويس: ل/٩/٨/١، ص٣٩، وثيقة ٤٣، ٣ صفر ١٢٦٣هـ/ ١٨٤٧م.

(٢٠٩) ديوان المالية: جـ١، صادر أقاليم، ص ٧٥، وثيقة ٦، ٨ رمضان ١٦٠هـ/ ١٨٤٤م.

(٢١٠) ديوان مجلس الأحكام: دفتر مجموع إدارة وإجراءات لائحة الصحة، ١٢٥٢هـ/ ١٨٣٦- ١٨٣٧م، ص ٣٩٨.

(٢١١) وارد دواوين محافظة السويس: ل/٩/٨/١، ص٤، وثيقة ١٧، ١٨ الحجة ١٢٦٢هـ/ ١٨٤م.

(٢١٢) الوقائع المصرية: عدد ٩١، ١٧ الحجة ١٢٦٣هـ/ ١٨٤٧م.

(٢١٣) وارد دواوين محافظة السويس: ل /٩/٨/١، ص ٤٢، وثيقة ٧٠، ٣ ربيع الثاني ١٢٦٣هـ/ ١٨٤٧م.

(٢١٤) وارد دواوين محافظة السويس: ل/ ٩/٨/١، ص٤٠، وثيقة ١٦، ٤ صفر ١٢٦٣هـ/ ١٨٤م.

(٢١٥) صادر دواوين وفروع محافظة السويس: سجل ٥٤١، جـ٢، وثيقة ٢٤٧، ٢٨ محرم ١٢٦٤هـ/ ١٨٤٨م.

(٢١٦) وارد تحريرات محافظة السويس: ل/٩/٧/٢، ص ٦٦، وثيقة ٢٤، ٢٨ رمضان ١٢٦٥هـ/ ١٨٤٩م.

(٢١٧) وراد تحريرات محافظة السويس: ل/٩/٧/٤، ص ٧٣، وثيقة ٥٤، ٢٥ صفر ١٢٦٥هـ/ ١٨٤٨م.

(٢١٨) وارد دواوين محافظة السويس: ل/٩/٨/١، ص ٨٥، وثيقة ٥٣٣، ٣ شوال ١٢٦٣هـ/ ١٨٤٧م.

(٢١٩) صادر تحريرات محافظة السويس: ل/٩/٢/٧، حتى ١٠٢، وثيقة ٧٢، ٢٢ محرم ١٢٦٦هـ/ ١٨٤٩م.

(٢٢٠) حكماخانه: مجمع دواوين الحكومة بالقلعة، انظر زين العابدين شمس الدين نجم، مرجع سابق، ص٢٠٥.

(٢٢١) صادر محافظة السويس: ل/٩/٢/٢، ص ٢٧، وثيقة ٣٩٠، ٢٨رجب ١٢٦٤هـ/ ١٨٤٨.

(٢٢٢) صادر دواوين وفروع محافظة السويس: سجل ٥٤١، جـ٢، ص ٦٠، ٢٨ محرم ١٢٦٣هـ/١٨٤٦م.

(٢٢٣) صادر محافظة السويس: ل/٩/٢/١، ص ١١٢، وثيقة ٣٨، ٢ جمادى الآخر ١٢٦٣هـ/ ١٨٤٧م.

(٢٢٤) ديوان المالية: سجل ٥٢٧، صادر أقاليم، ص ٩٩، وثيقة ١٣٧، ٢٤ رجب ١٢٦١هـ/١٨٤٤م.

(٢٢٥) وارد تحريرات محافظة السويس: ل/ ٩/٧/٤، وثيقة ٢٠، ٢ محرم ١٢٦٦هـ/ ١٨٤٩م.

(٢٢٦) استحقاقات مأمورية السويس: سجل ٤٩٧٨، ص ٢، ١٢٦٤هـ/ ١٢٦٥هـ/ ١٨٤٧- ١٨٤٨م.

الخاتمـــــة

الخاتمة

لقد حاولت هذه الدراسة الإجابة عن بعض الأسئلة التي طُرحت في مقدمتها، كما رصدت مظاهر التطور العمراني والاقتصادي في مدينة السويس، وكشفت لنا هذه الدراسة عن بعض النتائج المهمة التي ربما لم تكن معروفة لدينا، ومنها أن مدينة السويس ترجع في نشأتها إلى العصر الفرعوني؛ إلا أن المدينة الحالية - بمسماها الحالي - ترجع إلى العصر الفاطمي، وهي بذلك أسبق في الإنشاء من مدن القناة، وربما أنها من أقدم المدن الواقعة على البحر الأحمر وهي بذلك قديمة قدم القاهرة.

وقد استقلت السويس إداريًا - تحت مسمى محافظة - منذ عام ١٨١٠، ضمن التنظيمات الإدارية التي أنشأها محمد علي، وليس في سنة ١٨٢٠ كما تذهب بعض الدراسات، وتفسر لنا تلك النشأة المبكرة للمحافظة مدى اهتمام محمد علي بتلك المدينة، ومدى إدراكه لأهميتها الاقتصادية بشكل عام، والتجارية بشكل خاص.

كما توصلت الدراسة إلى تصور شامل عن التنظيم الإداري بالمحافظة، وأهم هذه التقسيمات الإدارية بداية من المحافظ ووكيل المحافظ وباقي ديوانه وطبيعة عملهم، كما تعرضت للشئون الصحية بالمدينة، والجهود التي بذلت للمحافظة على الصحة العامة، وكيف طبق نظام الحجر الصحي بها؛ حتى لا يتعرض أبناؤها لأي أمراض

معدية آتية مع الوافدين، بالإضافة إلى اهتمامها بالشئون القضائية بالمدينة.

وقد انفردت الدراسة بعمل جداول عن إيرادات ومصروفات المحافظة بالمقارنة بالإيرادات والمصروفات المصرية عمومًا، كما تعرضت لحركة التبادل التجاري التي كانت قائمة بين السويس والأقاليم الأخرى.

وعرضت الدراسة لأهم السلع المصرية التي عبرت السويس في طريقها إلى شبه الجزيرة العربية والسودان والهند، وكذلك الواردة من تلك البلاد إلى مصر، كما أظهرت الدراسة أهمية موقع السويس الذي جعلها بمثابة همزة الوصل بين مصر وشبه الجزيرة العربية والسودان، وما لهذا الموقع من أهمية تجارية ودينية وأيضًا حربية، والتي هيأتها لأن تلعب دورًا مهمًا في تاريخ مصر الحديث.

ورصدت لنا هذه الدراسة طبيعة المساكن وتنوعها؛ حيث ارتبطت مسميات الحارات بمسميات من يسكنوها أو حرفتهم أو عقيدتهم، وقد اشتهرت هذه المساكن بنوع معين من البناء أطلق عليه (البغدادلي) هذا بالإضافة إلى القصور والمساجد والكنائس والأديرة وغيرها.

وتتبعت الدراسة ظهورَ المشروعات الاستراتيجية المرتبطة بالمدينة كقناة السويس، والخط الحديدي والمشروعات التي تمت بشأنهما خلال فترة البحث وجهود محمد علي إزاءَ ذلك على الرغم من عدم تنفيذهما في عهده معتمدًا على كلٍّ من انجلترا وفرنسا.

أما عن الأنشطة الإقتصادية التي مارسها أهالي السويس، فقد مارسوا الملاحة في البحر الأحمر، وحراسة قوافل التجارة والحج، وبناء السفن، كما مارسوا الوكالة التجارية بدول الشرق الأقصى كالهند والصين وغيرها.

وربما الذي عجزنا عن الوصول إليه هو عدم التوصل إلى أي شيء يفيد الناحية الثقافية بالمدينة، سواء كتاتيب أم مدارس، وربما أن أول كتاب ظهر في الوثائق يرجع إلى عام ١٨٧٣، وأول مدرسة عام ١٨٥٩، ومن المعلوم أنه لا توجد مدينة بدون كتاب أو مدرسة، وربما أن السبب في تأخر ظهور المنشآت التعليمية في السويس يرجع إلى أن معظم أهاليها غرباء وأجانب، وبالتالي فقد ظلم أهالي السويس الوطنيين، مما جعلهم يرسلون أولادهم للتعليم في القاهرة بالأزهر أو بمدارسها، ولم يهتم محمد علي بإنشاء مدارس في السويس، ولعل ذلك راجع إلى اهتمامه بالتعليم العسكري لخدمة القوة الحربية، كما لم يكن عدد السكان كبيرًا بالدرجة التي تستدعي إنشاء مدارس، خاصة أن معظم المدارس التي أنشأها محمد علي قد تركزت في القاهرة.

وهكذا نخرج في النهاية بتصور عن الأوضاع الإدارية والاقتصادية والاجتماعية والاستراتيجية في محافظة مهمة من محافظات مصر خلال عصر محمد علي، لعله يساهم في مزيد من الإيضاح وإزالة اللبس الذي اكتنف هذه الفترة من تاريخ مصر.

وعلى الله قصد السبيل

الملاحــق

ملحق رقم (١)

قائمة بأسماء المحافظين خلال فترة البحث

الرقم	الاســـم	فترة التعيين	
		هجرية	ميلادية
١-	حسن أغا	١٢٢٧- ١٢٣١	١٨١٢- ١٨١٥
٢-	أحمد الملا	١٢٣١	١٨١٥-١٨١٦
٣-	مصطفى أغا	١٢٣٢	١٨١٦
٤-	عبد الله أغا	١٢٣٢- ١٢٣٤	١٨١٦-١٨١٩
٥-	حسين أغا	١٢٣٤-١٢٤٣	١٨١٩-١٨٢٨
٦-	سليمان أغا	١٢٤٣-١٢٤٦	١٨٢٨-١٨٣٠
٧-	أيوب أغا	١٢٤٦-١٢٤٧	١٨٣٠-١٨٣١
٨-	جنان زادة	١٢٤٧	١٨٣٢
٩-	قاسم أغا	١٢٤٨-١٢٥٦	١٨٣٢-١٨٤٠
١٠-	محمد بك	١٢٥٧-١٢٦٥	١٨٤١-١٨٤٨
١١-	سليم حمدي بك	١٢٦٥	١٨٤٨

المصدر:

١- الجبرتي: عجائب الآثار، ج٨، ص ٤٠٨.

٢- أمين سامي: تقويم النيل، مج١، ج٣

٣- محفظة ٢٣ ديوان خديوي، ق٣٢، ١٤ ربيع الثاني ١٢٤٢هـ.

٤- محفظة ٢٦٧ عابدين، شعبان ١٢٥٥هـ.

٥- محافظ المعية السنية١، ٤، ٢٢، ٢٧.

٦- دفتر حساب أصول إيرادات جمرك السويس، س٣١٩١.

ملحق رقم (٢)

إيرادات ومصروفات محافظة السويس

عام ١٢٣٤هـ/ ١٨١٨-١٨١٩م

الإيرادات:

	قرشًا	بارة
مال الكمرك سنة١٢٣٤	١,٤٩٦,٣٨٠	—
متأخر من سنة ١٢٣٣	١٨٥,٨٦٩	—
	١,٦٨٢,٢٤٩	—
متحصل فروقات المصاريف	١,١٢٠,٠٨٤	٣٣
	٢,٨٠٢,٣٣٣	٣٣

المصروفات :

	قرشًا	بارة
ماهيات مرتبة.	٧٨٥٤٨٠	١٤
مصروف جوابات.	٤٤٨٦	١٠
عوايد عربان بجوار السويس.	٢٧٣٤	٣٠
مصروف سفاين ونولون مهمات مرسلة الى الحجاز.	١٠٩١٤٦	٢٠
أجرة جمال وهجن متوجة من السويس لمصر.	٤٢٩٢٧	١٠
مصروف عمارات وسواقي في السويس وعجرود.	٢٨٣٠٨	—
ثمن تعيينات مرتبة الي مذكورين.	٥٤٩٢٨	٣٥
	١,٠٢٨,٠١١	٣٩

المصدر: ديوان المالية، إيرادات ومصروفات الحكومة المصرية، سجل١٦٢٤.

ملحق رقم (٣)

لائحة الكورنتينة الصادرة في ٨ رجب ١٢٦١هـ/ يوليو ١٨٤٥م

شرح على ترتيب جزاوات على القوافل والخدمة الذي يخالف كورنتينة العريش والسويس الصادر عن الأمر الكريم ٢٧ جمادي الآخر ١٢٦١هـ/ ١٨٤٥م.

بند أول

إذا كان أحد من القافلة أو خلافهم يدخل بديار مصر من غير أن يمر على قورنتينات العريش أو السويس ويأخذ تذكرة القورنتينة اللازمة يضبط وتجرى علية أصول احتياطية أيام القورنتينة بالتمام.

بند ثانى

المواشي والبضائع الموجودة في القافلة وعند المسافرين الواردين بالطريقة المذكورة يصير تحصيل عوايدهم المقررة الطاق ثلاثة وتحصيل عوايد الأنفار الطاق خمسة ومن روسيا القافلة الطاق عشرة.

بند ثالث

هذه الجزاوات التي تخصصت يصير إجراها من بعد ثلاثة شهور من تاريخ الإرادة التي تصدر بإجراها دستور العمل.

بند رابع

إذا تحقق بأن القوافل والمسافرين المذكرين وجدوا طريقًا ودخلوا منها لداعى إهمال الخدمة المستخدمين بقورنتينات العريش والسويس فيحكم على تلك الشخص المهمل بالليمان ثلاثة شهور.

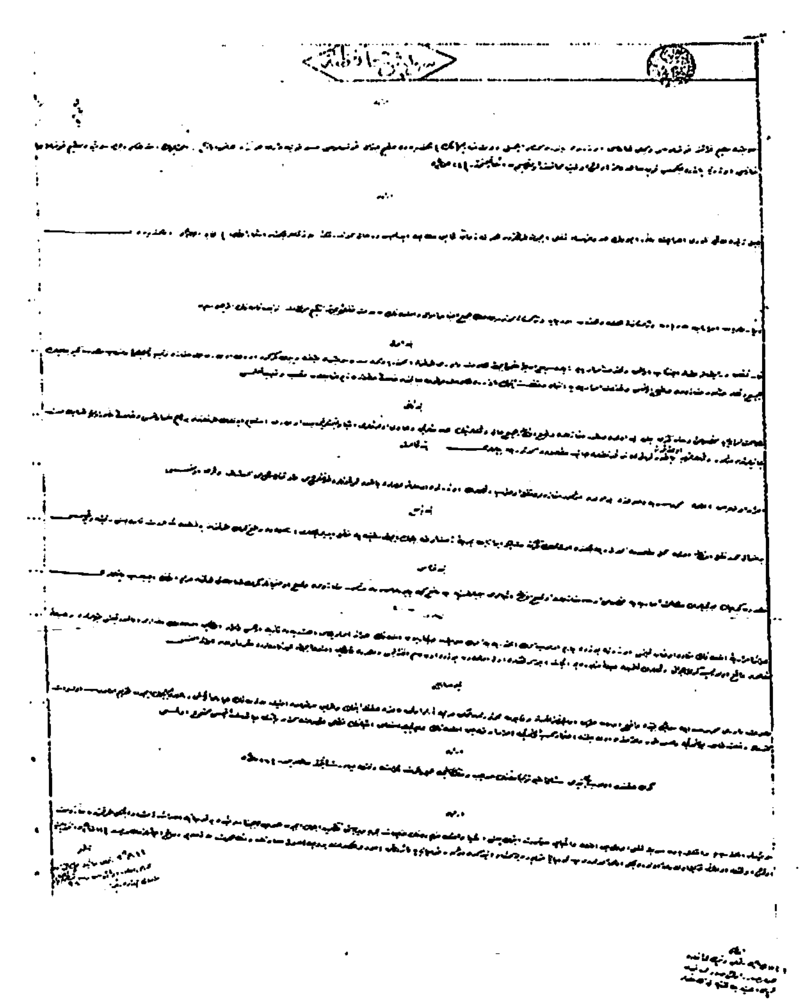
بند خامس

إذا تحقق أن أحد من الخدمة المذكورين إعطاء رخصه لدخول القافلة والمسافرين بديار مصر بدون مرورهم على محلات القورنتينة إما على وجه معرف أو على أخذ رشوة فيحكم عليه بالليمان من ثلاثة شهور إلى سنة واحدة.

المصدر: صادر ووارد تحريرات محافظة العريش، ل/١٠/ ١٢/ ١، ص ٥٥، وثيقة ٦.

ملحق رقم (٤)

اللائحة المنظمة لتسهيل نقل جميع أجناس البضائع والأشياء المرسلة من أوروبا والبلاد التركية إلى الهند ومن الهند إلى أوروبا والبلاد التركية بطريق مصر



المصدر: ديوان المعاونة، سجل ٢٨٨، وثيقة ٣٠٧، أمر إلى محافظ السويس.

ترجمة ملحق رقم (٤) لائحة البضائع

الصادرة في ٢٤ صفر ١٢٥٩هـ/مارس ١٨٤٣

وهي اللائحة المنظمة لتسهيل نقل جميع أجناس البضائع والأشياء المرسلة من أوروبا والبلاد التركية إلى الهند ومن الهند إلى أوروبا والبلاد التركية بطريق مصر.

البند الأول

اجتنابًا من الارتباك والفوضى وتسهيلاً لأمر سرعة النقل يجب أن تخصص عدة مخازن كبيرة وصغيرة من طرف حكومة الجناب العالي في الإسكندرية والمحروسة والسويس خلاف الجمرك الكبير وأن توضح فيها جميع طرود البضائع المسافرة بطريق مصر وأن يعين مقدارًا كافيًا من الضباط لنظارتها والاهتمام في عملية الإمرار.

البند الثاني

أن يؤخذ علمًا من الذين يستلمون طرود البضائع التي توضع في الجمرك الخاص بمصلحة الإمرار أى في المخازن الوارد ذكرها بالبند الأول ببيان علاماتها ومقدار الأشياء الموجودة فيها وقدر ثمنها وبعد أن تختم من طرف الضباط المأمورين خاصة بهذه المهمة أن يوضع عليها الرصاص ترسل إلى الجهة المقصودة إليها.

البند الثالث

أن توضع الأمتعة المراد إمرارها في المخازن المذكورة بالبند الأول عند وصولها إلى القطر المصري وأن تفحص الطرود للاطلاع على هل إذا كانت الأختام والرصاص الموضوعة عليها سليمة أم غير سليمة.

البند الرابع

أن تعطى شهادة يعني رفتية للأمتعة المذكورة من طـرف الجمـرك الواقع في المينا التي ستنقل منها إلى السفن لإبرازها عنـد وصـولها إلـى جمرك الجهة المقصودة إليها لأجل تبرئة ذمتها.

البند الخامس

بأن تمر الأشياء المتعلقة بالأشخاص العابرين من القطـر المـصري التي توضع في المخازن الخاصة بمصلحة الإمرار بدون كشف عليهـا أمـا الأشياء التي لم توضع في المخازن المذكورة يجوز معاينتهـا مـن طـرف ضباط الجمرك عند مساس الحاجة.

البند السادس

أن رسوم مرور الأمتعة هي عبارة عن نصف فـي المايـة حـسب قيمتها المعينة وأن الأمتعة التي تخرج إلى ميناء إسكندرية أو ميناء الـسويس يجب تأدية رسومها في ميناء إسكندرية وإذا ظهرت حيلة في مقدار أو قيمـة الأمتعة المراد إمرارها، فإن ديوان الجمرك يبادر إلى فـتح الطـرود وبعـد إثبات الحيلة المذكورة يحصل منها رسم بمبلغ عشرة في المائة وأن الأمتعـة التي ستبقى في القطر المصري يؤخذ منها العوايد المقررة في المعاهدات.

البند السابع

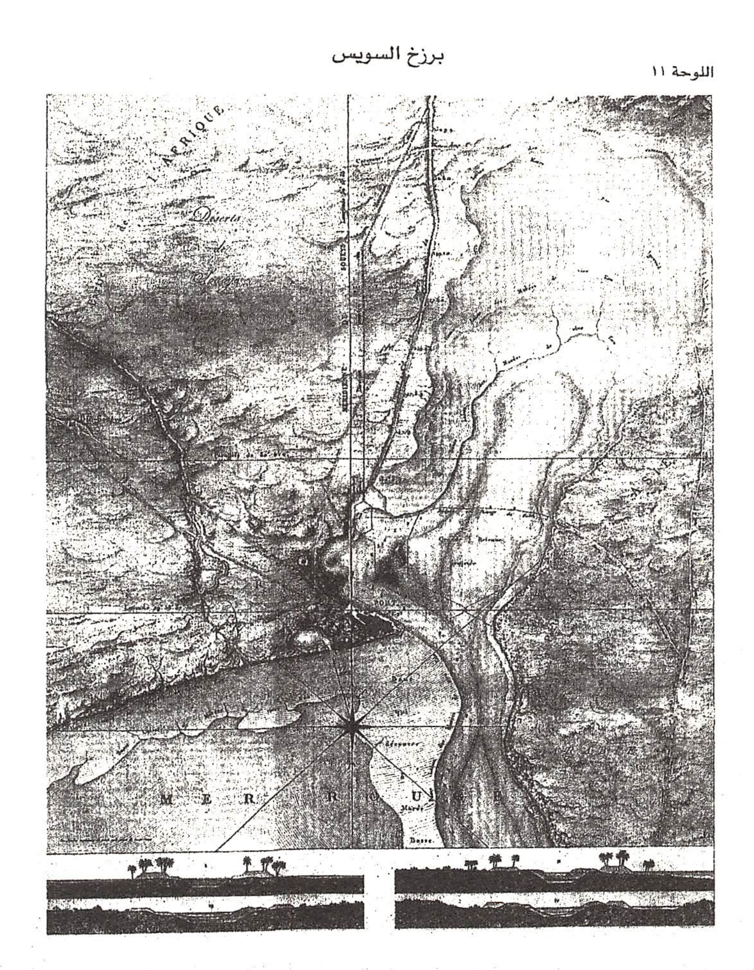
أن حكومة الجناب العالي لأجل أن تكون حرة بقـدر الإمكـان فـي حراسة الطريق الواقع بين المحروسة والـسويس مـن التهريـب والأمـور المخالفة للعرف ولأجل أن تتعهد استقرار الأمن والانضباط فيه يجب منع كل شخص أيًا كانت صفته في التصدي لنقل الأمتعة المراد إمرارهـا والأشـياء الخاصة بالمسافرين من تلقاء نفسه؛ إلا إذا كانت في يده رخصة مخـصوصه أو يتحقق أنه من أصحاب حسن السيرة والسلوك.

أطلب منكم المبادرة إلى العمل بمقضتى هذه اللائحة المتضمنة البنود السبعة الخاصة بالجمرك والاهتمام بإجراء إيجابها.

ملحق رقم (٥)

برزخ السويس

اللوحة ١١



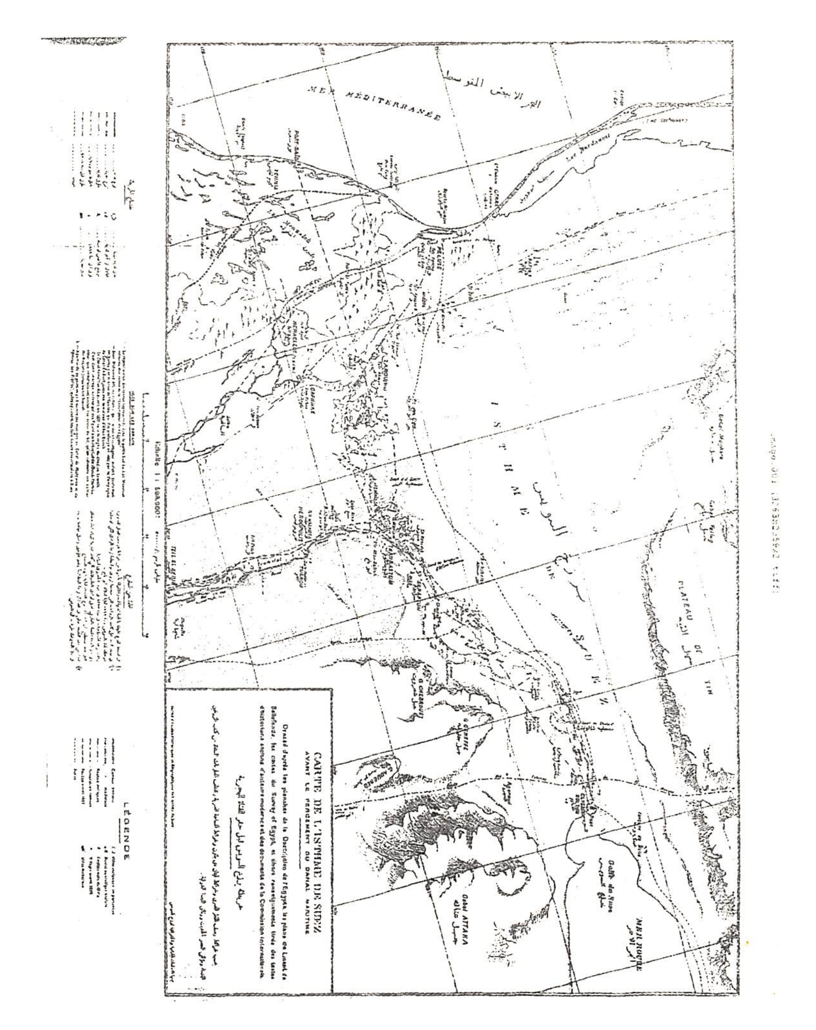
خريطة لميناء السويس ولقاع الخليج العربى (البحر الأحمر). أما الأشكال الأول I والثانى II والثالث III والرابع IV فتمثل مناظر جانبيا (بروفيل) للقناة

تصميم: جراتيان لوبير وسان جينى.

نقلا عن : وصف مصر، جـ١٣.

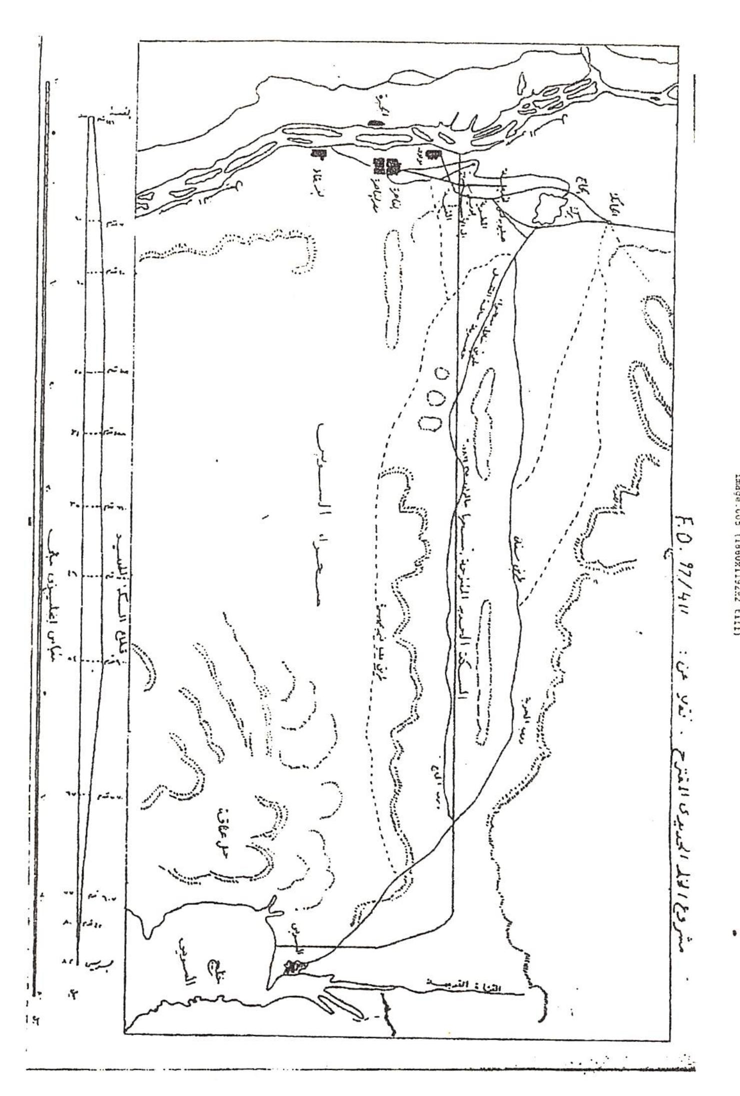
ملحق رقم (٦)

خريطة لبرزخ السويس في عهد محمد علي



نقلا عن : قناة السويس ، مذكرات وإحصاءات.

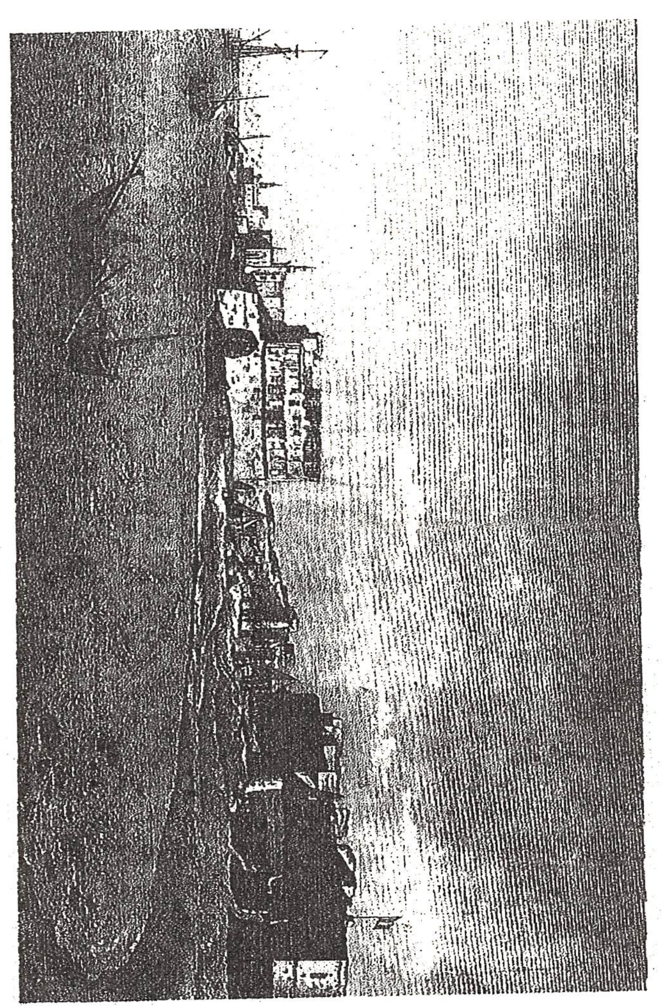
ملحق رقم (٧)



نقلاً عن: عبد الغفار محمد حسين، انجلترا ومحمد علي ومشروع قناة السويس.

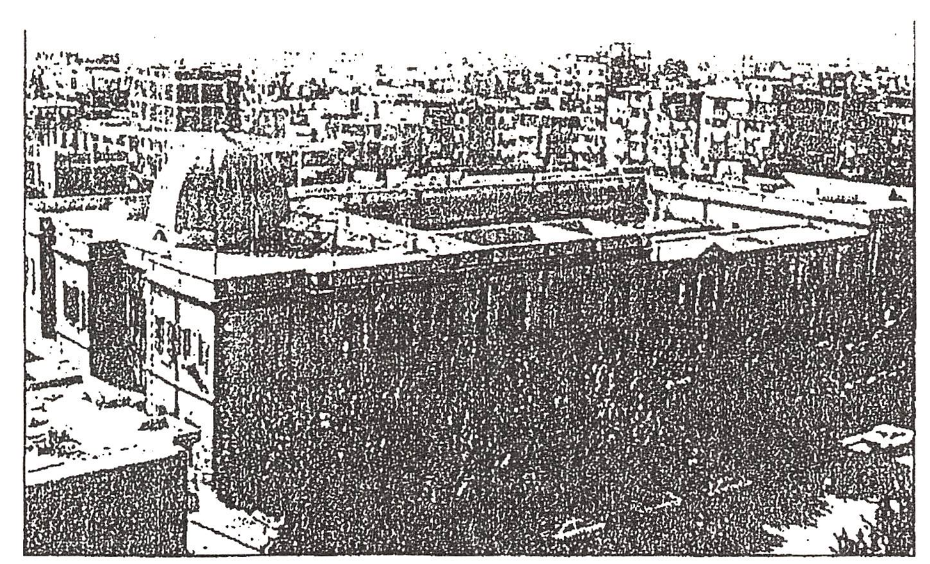
ملحق رقم (٨)

لمدينة وميناء السويس



نقلاً عن: علماء الحملة الفرنسية، جـ١٣.

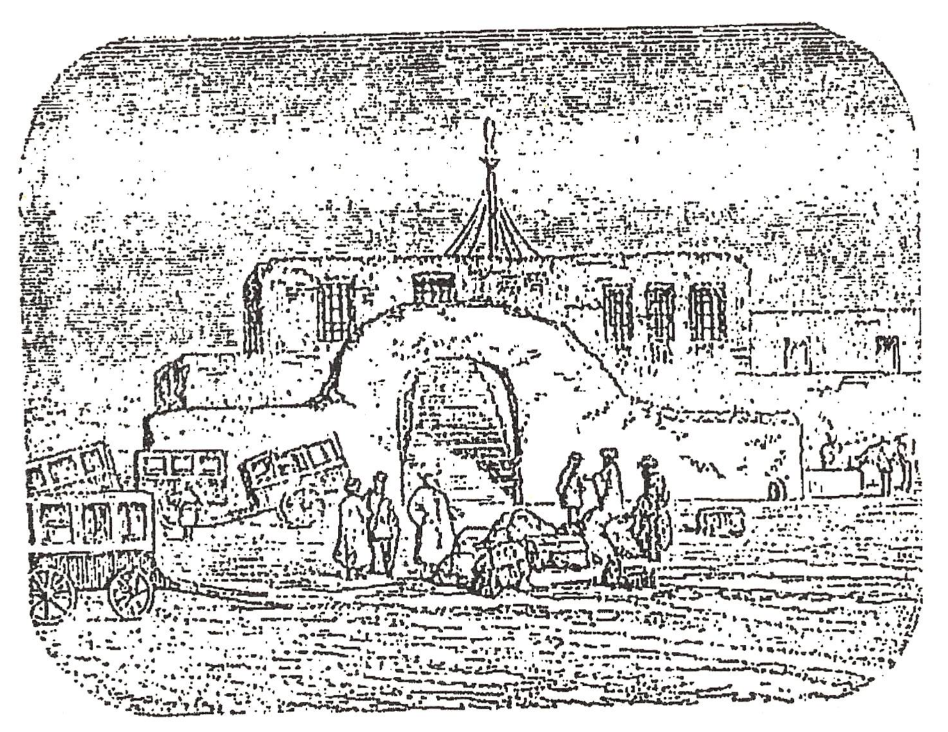
ملحق رقم (٩)



قصر محمد علي باشا

نقلاً عن: سيد حفني، وآخر، السويس قلعة وتاريخ.

ملحق رقم (١٠)



طريق السويس الصحراوية ، استراحة بها حظيرة للجياد وخان للمبيت

نقلاً عن: فؤاد فرج، المدن المصرية وتطورها مع العصور.

المصادر والمراجع

مصادر ومراجع الدراسة

أولاً: الوثائق العربية:

أ - محافظة السويس

١- صادر محافظة السويس .

سجل ل/٩/٢/١ ، ل/٩/٢/٢ ، ل/٩/٢/٤ .

٢- صادر تحريرات محافظة السويس .

سجل ل/٩/٧/١ ، ل/٩/٧/٢ ، ل/٩/٧/٤ .

٣- صادر دواوين محافظة السويس .

سجل ل/٩/٦/١ ، ل/٩/٦/٦ .

٤- وارد دواوين محافظة السويس .

سجل ل/٩/٨/١ .

٥- صادر و وارد تحريرات مأمورية السويس .

سجل ل/٩/١٠/١ ، ل/٩/١٠/٢ .

٦- صادر و وارد فروع محافظة السويس .

سجل ٥٤١ .

٧- إستحقاقات مأمورية السويس .

سجل ٤٩٧٤ ، ٤٩٧٥ ، ٤٩٧٨ .

٨- **سجلات جمارك السويس .**

سجل ٣٠٦٣ ، ٥٧٧٢ .

٩- **سجل محكمة السويس .**

سجل ل/١/١٧/٩ دعاوي وإشهادات ١٢٤٥ – ١٢٤٦هـ .

ب - سجلات ديوان المالية

١- إيرادات و مصروفات الحكومة المصرية

سجل ١٦٢٤ ، ١٦٢٧ ، ١٦٢٩ ، ١٦٣٠ ،

١٦٣١ ، ١٦٣٣ ، ١٦٣٤ ، ١٦٣٥ ، ١٦٣٨٠

٢- صادر أقاليم ٠

سجل ٥٥٩ ،٥٢٧

ج - سجلات محافظة العريش

صادر و وارد تحريرات محافظة العريش ٠

سجل ل/١/١٢/١٠ .

د - سجلات محكمة بولاق

سجل ٧٦

هـ - سجلات ديوان الأوقاف .

سجل ٨٦٥ .

و – سجلات الجمعية الحقانية .

سجل ١

ز- ديوان مجلس الأحكام .

دفتر مجموع إدارة وإجراءات .

ح - دفتر تراتيب وظائف .

ط - ديوان خديوي (محافظ – سجلات)

محافظ :٢ ، ٤ ، ٥ ، ٦ ، ١١ ، ٢٣ ، ٢٤ ، ٢٨ ، ٢٩ ، ٣٠ ، ٣١ ، ٣٤ ، ٤١ ، ٤٩ ، ٥٣ ، ٥٨ ، ٦١ ، ٦٢ .

سجلات : سجل ٤ ، ٧٦٩ ، ٧٧٩.

ي - ديوان المعاونة (محافظ - سجلات)

محافظ : ٤ ، ٦ ، ٢١ ، ٢٢ ، ٢٣ ، ٢٤ ، ٢٥ ، ٢٦ .

سجلات : ٢٨٨ .

ك - ديوان التجارة والمبيعات (محافظ - سجلات)

محافظ : ٨ ، ١٣ ، ١٨ ، ٢٠ .

سجلات: ٦ .

ل - المعية السنية تركي (محافظ – سجلات)

محافظ :١، ٢ ، ٤ ، ٢٠ ، ٢٢ ، ٢٧ ، ٣٤ ، ٣٩ ، ٥٤ .

سجلات :٥ ، ٧ ، ٩ ، ١٧ ، ١٨ ، ١٩ ، ٢٦ ، ٤٨ ، ٧٥٨ .

م - المعية السنية عربي (محافظ – سجلات)

محافظ :٢ ، ٤ .

سجلات :١ ، ٣٥ ، ٤٧، ٥٩ ،٤٣٢.

ن - محافظ الأبحاث .

٨ ، ٥٠، ٥٨ ، ٩٧ ، ٩٩ ، ١٠٠ ، ١٠٤ ، ١٢٠ ، ١٣٨ .

س - محافظ عابدين .

٦ ، ٢٦٢ ، ٢٦٧ .

ع- محافظ الوقائع المصرية .

٣ ، ٥ ، ١٢ ، ١٨ .

ف - محافظ مجلس الملكية تركي .

٢ ، ٣ ، ٤ ، ٥ .

ص - محافظ كتخدا .

١ ، ٢ ، ٣ ، ٩ .

ق - محافظ ذوات .

١ ، ٤ .

ر - محافظ بحر برا.

١٣ .

ش - أدراج الدار .

٢٧ ، ٤٨ ، ٨٣ ، ١٤٠ ، ١٧٣ ، ١٧٦ ، ٢٨٠ .

ت – تقارير هيئة الآثار المصرية

تقارير تفتيش السويس .

تقارير اللجنة الدائمة للآثار الإسلامية والقبطية .

ثانياً : الوثائق الأجنبية

1. American Archives, Dossier 1, No. 24.
2. European Archives: Suez Canal 1816 – 1916.
3. F. O. 97/ 408.
4. L' Archive Francais, Registre No 13.

ثالثاً : المراجع العربية

١- إبراهيم البيومي غانم: الأوقاف والسياسة في مصر، دار الشروق، القاهرة، ١٩٩٨.

٢- إبراهيم خليفة: علم الاجتماع والمدنية، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، ١٩٨٣.

٣- أحمد أحمد الحتة: تاريخ مصر الاقتصادي في العصور الحديثة، ط٣، دار النهضة المصرية، القاهرة، ١٩٥٨.

٤- أحمد السعيد سليمان: تأصيل ما ورد في تاريخ الجبرتي من الدخيل، دار المعارف، القاهرة، ١٩٧٩.

٥- أحمد الشربيني السيد: تاريخ التجارة المصرية في عصر الحرية الاقتصادية ١٨٤٠-١٩١٤، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٩٥.

٦- أحمد شفيق: مذكراتي في نصف قرن، الجزء الأول، مطبعة مصر، القاهرة، ١٩٣٤.

٧- أحمد عزت عبد الكريم وآخرون: البحر الأحمر في التاريخ والسياسة، سمينار جامعة عين شمس، القاهرة، ١٩٨٠.

٨- أحمد فتحى زغلول: المحاماة، مطبعة المعارف، القاهرة، ١٩٠٠.

٩- أحمد قمحة بك، عبد الفتاح السيد بك: نظام القضاء والإدارة، مكتبة الهلال بالفجالة، القاهرة، ١٩٢٥.

١٠- إدوارد وليم لين: المصريون المحدثون شمائلهم وعاداتهم، ترجمة عدلي طاهر نور، جـ١، الهيئة المصرية لقصور الثقافة، القاهرة، ١٩٩٨.

١١- استيف: النظام المالي والإداري في مصر العثمانية، من موسوعة وصف مصر، ترجمة زهير الشايب، جـ٥، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ٢٠٠٢.

١٢- إسماعيل سرهنك: حقائق الأخبار عن دول البحار، جـ٢، القاهرة، ١٣١٢- ١٣١٦هـ.

١٣- السيد رجب حراز: المدخل إلى تاريخ مصر الحديث ١٥١٧-١٨٨٢، دار النهضة العربية، القاهرة١٩٧٠ .

١٤- السيد سيد أحمد: السياحة في مصر خلال القرن التاسع عشر، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٩٤ .

١٥- إلهام ذهني: مصر في كتابات الرحالة الفرنسيين في القرن التاسع عشر، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٩٤.

١٦- أميل فهمي حنا: تاريخ التعليم الصناعي، دار الكتب المصرية، القاهرة، ١٩٦٧.

١٧- أمين سامي: تقويم النيل، مج١، جـ٣، دار الكتب المصرية، القاهرة، ١٩٣٦.

.. .. : تقويم النيل، جـ٢، دار الكتب والوثائق القومية، القاهرة، ٢٠٠٣.

.. .. : تقويم النيل، مج٢، جـ٣، دار الكتب المصرية، القاهرة، ١٩٣٨.

١٨- أمين مصطفى عفيفى عبد الله: تاريخ مصر الاقتصادي والمالي في العصر الحديث، ط٣، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، ١٩٥٤.

١٩- أندريه ريمون: فصول من التاريخ الاجتماعي للقاهرة العثمانية، ترجمة زهير الشايب، دار الهلال، القاهرة، ١٩٧٤.

٢٠- بيرتون: رحلة بيرتون إلى مصر والحجاز، الجزء الأول، ترجمة عبد الرحمن عبد الله الشيخ، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٩٤.

٢١- توفيق حامد المرعشلي: صفحات في تاريخ مصر، ط٢، د.ن، القاهرة، ١٩٢٩.

٢٢- جابريل بير: دراسات في التاريخ الاجتماعي لمصر الحديثة، ترجمة وتقديم عبد الخالق لاشين، عبد الحميد الجمال، مكتبة الحرية الحديثة، القاهرة، ١٩٧٦.
٢٣- جلال يحيى: مصر الحديثة ١٨٠٥ – ١٨٤٠، الهيئة المصرية العامة للكتاب، فرع الإسكندرية، ١٩٨٣.
٢٤- جمال حمدان: جغرافية المدن، ط٢، عالم الكتب، القاهرة، ١٩٧٢.
٢٥- جون لويس بوركهارت: رحلات في شبه جزيرة العرب، ترجمة عبد العزيز صالح الهلابي، عبد الرحمن عبد الله الشيخ، مؤسسة الرسالة، بيروت، ١٩٩٢.
٢٦- جون مارلو: تاريخ النهب الاستعماري لمصر، ترجمة عبد العظيم رمضان، الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٧٦.
٢٧- جيرار: الحياة الاقتصادية في مصر في القرن الثامن عشر، من موسوعة وصف مصر، ترجمة زهير الشايب، مجلد٤، جـ١، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ٢٠٠٢.
٢٨- حسام محمد عبد المعطي: العلاقات المصرية الحجازية في القرن الثامن عشر، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٩٩.
٢٩- حسين العشى: خفايا حصار السويس، دار الحرية للصحافة والطباعة والنشر، القاهرة، ١٩٩٠.
٣٠- حلمي أحمد شلبي: فصول من تاريخ تحديث المدن في مصر ١٨٢٠-١٩١٤، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٨٥.

٣١- حليم عبد الملك: السياسة الاقتصادية في عصر محمد علي، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، ١٩٥٤.

٣٢- درويش النخيلي: السفن الإسلامية على حروف المعجم، الإسكندرية، ١٩٧٤.

٣٣- رءوف عباس حامد: الحركة العمالية في مصر ١٨٩٩- ١٩٥٢، دار الكاتب العربي للطباعة والنشر، القاهرة، ١٩٦٨.

٣٤- راشد البراوي، محمد حمزة عليش: التطور الاقتصادي في مصر في العصر الحديث، ط٢، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، ١٩٤٥.

٣٥- رفعت موسى محمد: الوكالات والبيوت الإسلامية في مصر العثمانية، الدار المصرية اللبنانية، ط١، القاهرة ١٩٩٣.

٣٦- زين العابدين شمس الدين نجم: إدارة الأقاليم في مصر ١٨٠٥ – ١٨٨٢، دار الكتاب الجامعي، القاهرة، ١٩٨٨.

.. ..:بور سعيد تاريخها وتطورها منذ نشأتها ١٨٥٩ – ١٨٨٢، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٨٧.

.... معجم الألفاظ والمصطلحات التاريخية، القاهرة،٢٠٠٦.

٣٧- ساماركو أنجلو: الحقيقة في مسألة قناة السويس، تعريب طه فوزي، المطبعة اليوسفية، القاهرة، ١٩٤٠.

٣٨- سعد بدير الحلواني: العلاقات بين مصر والحجاز ونجد في القرن التاسع عشر، القاهرة، ١٩٩٣.

.. .. : تجارة الحجاز ١٨١٢-١٨٤٠، القاهرة، ١٩٩٣.

٣٩- سليم حسن: مصر القديمة، جـ١٣، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ٢٠٠١.

٤٠- سمير عمر إبراهيم: الحياة الاجتماعية في مدينة القاهرة، في النصف الأول من القرن التاسع عشر، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٩٢.

٤١- سميرة فهمي عمر: إمارة الحج في مصر العثمانية، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ٢٠٠١.

٤٢- سيد حفني، مصطفى حراجي: السويس قلعة وتاريخ، دار نوبار للطباعة، ١٩٨٧.

٤٣- شوقي عطا الله الجمل: سياسة مصر في البحر الأحمر في النصف الثاني من القرن التاسع عشر، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٧٤.

٤٤- صلاح هريدي: الحرف والصناعات في عهد محمد علي، دار المعارف، القاهرة، ١٩٨٥.

٤٥- طارق غنيم: سياسة مصر في البحر الأحمر في النصف الأول من القرن التاسع عشر، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٩٩.

٤٦- عباس مصطفى عمار: المدخل الشرقي لمصر، مطبعة المعهد العلمي الفرنسي للآثار الشرقية، القاهرة، ١٩٤٦.

٤٧- عبد الحميد حامد سليمان: تاريخ الموانئ المصرية في العصر العثماني، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٩٥.

٤٨- عبد الرازق إبراهيم عيسى: تاريخ القضاء في العصر العثماني، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٩٨.

٤٩- عبد الرحمن الجبرتي: عجائب الآثار في التراجم والأخبار، تحقيق عبد الرحيم عبد الرحمن عبد الرحيم، جـ١، ٦، ٧، ٨، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ٢٠٠٣.

٥٠- عبد الرحمن الرافعي: تاريخ الحركة القومية وتطور نظام الحكم في مصرن جـ١، دار المعارف، القاهرة، ١٩٨١.

.. .. : تاريخ الحركة القومية، جـ٢، دار المعارف، القاهرة، ٢٠٠٠.

.. .. : عصر محمد علي، جـ٣، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهر، ٢٠٠٠.

.. .. عصر إسماعيل: جـ١، دار المعارف، القاهرة، ١٩٨٢.

٥١- عبد الرحيم عمران: مصر، مشكلاتها السكانية وتطلعاتها، مؤسسة فرانكلين للطباعة والنشر، القاهرة، ١٩٧٧.

٥٢- عبد السلام عبد الحليم عامر: طوائف الحرف في مصر ١٨٠٥-١٩١٤، الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٩٣.

٥٣- عبد السميع سالم الهراوي: لغة الإدارة العامة في مصر في القرن التاسع عشر، المجلس الأعلى لرعاية الفنون والآداب والعلوم الاجتماعية، القاهرة، ١٩٦٢.

٥٤- عبد العزيز الشناوي: بحوث في تاريخ الممرات المائية، قناة السويس والتيارات السياسية التي أحاطت بها، جـ١، القاهرة، ١٩٧١.

٥٥- عبد الغفار محمد حسين: انجلترا ومحمد علي ومشروع قناة السويس، دار سماح، طنطا، ١٩٨٢.
٥٦- عبد الغني إسماعيل النابلسي: الحقيقة والمجاز في الرحلة إلى مصر والشام والحجاز، تقديم وإعداد أحمد عبد المجيد هريدي، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٨٦.
٥٧- عبد الغني محمود عبد العاطي: التعليم زمن الأيوبيين والمماليك، دار المعارف، القاهرة، ١٩٨٤.
٥٨- عبد المنعم الجميعي: تاريخ مصر الاقتصادي والاجتماعي في عهد محمد علي، الدار الشرقية، القاهرة، ١٩٩٥.
٥٩- عصمت محمد حسن: جوانب من الحياة الاجتماعية لمصر من خلال كتابات الجبرتي، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ٢٠٠٣.
٦٠- عطيات عبد القادر حمدي: جغرافية العمران، دار المعارف، القاهرة، ١٩٦٤.
٦١- على الجريتلي: تاريخ الصناعة في النصف الأول من القرن التاسع عشر، دار المعارف بمصر، القاهرة، ١٩٥٢.
٦٢- على مبارك: الخطط التوفيقية، جـ٧، ١٢، ١٨، ط١، القاهرة، ١٣٠٥هـ.
٦٣- عماد أحمد هلال: الرقيق في مصر في القرن التاسع عشر، العربي للنشر والتوزيع، القاهرة، ١٩٩٩.
٦٤- عمر طوسون: صفحة من تاريخ مصر في عهد محمد علي، دار الكتب المصرية، القاهرة، ١٩٤٠.

٦٥- عمر عبد العزيز عمر: تاريخ المشرق العربـــي ١٥١٦- ١٩٢٢، دار النهضة العربية، بيروت، ١٩٨٥.
٦٦- فؤاد فرج: المدن المصرية وتطورها مع العــصور، مــج٢، مطبعــة المعارف، القاهرة، د.ت.
٦٧- فاطمة علم الدين عبد الواحد: تطور النقل والمواصلات في مصر فـــي عهــد الاحــتلال البريطــاني ١٨٨٢-١٩١٤، الهيئــة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٨٩.
٦٨- فردريك بنوبلانك: مصر والجغرافيا، ترجمة أحمد زكي، ط١، المطبعة الأميرية، القاهرة، ١٣١٠هـــ.
٦٩- فليب يوسف جلاد: قاموس الإدارة والقــضاء، مــج٢، مطبعــة بنـــى لاغوداكي، الإسكندرية، ١٩٠٠.
٧٠- كلوت بك: لمحة عامة إلى مصر، ترجمة وتحرير محمد مــسعود، ط٣، دار الموقف العربي، القاهرة، ٢٠٠١.
٧١- لويس ممفرد: المدينة على مر العصور، أصلها وتطورها ومــستقبلها، ترجمة وتعليق وتقديم إبراهيم نصحي، جـــــ٢، مكتبــة الأنجلو المصرية، القاهرة، ١٩٦٤.
٧٢- ليلى عبد اللطيف: الإدارة في مصر في العــصر العثمــاني، ١٥١٧- ١٧٩٨، مطبعة جامعة عين شمس، القاهرة، ١٩٧٨.
... . : دراسات في تاريخ ومؤرخي مصر والــشام، مكتبــة الخانجي بمصر، القاهرة، ١٩٧٩.
.. .. : سياسة محمد علي إزاء العربان فـــي مــصر، دار الكتاب الجامعي، القاهرة، ١٩٨٦.
.. .. : المجتمع المصري في العصر العثمــاني، ط١، دار الكتاب الجامعي، القاهرة، ١٩٨٧

٧٣- مالك رشوان: مخصصات أسرة محمد علي، القاهرة، ١٩٩٧.
٧٤- مجمع اللغة العربية: المعجم الوسيط، جـ٢، ط٣، القاهرة، ١٩٨٥.
٧٥- محمد السيد غلاب وآخرون: بلادنا السويس، الدار المصرية للتأليف والترجمة، القاهر، ١٩٦٦.
٧٦- محمد الشافعي: السويس مدينة الأبطال، الهيئة المصرية للكتاب، القاهرة، ١٩٩٩.
٧٧- محمد أمين حسونة: مصر والطرق الحديدية، د.ن، القاهرة، ١٩٥٣.
٧٨- محمد أمين فكري: جغرافية مصر، ط١، مطبعة وادي النيل المصرية، القاهرة، ١٢٩٦هـ.
٧٩- محمد رمزي: القاموس الجغرافي، القسم الأول، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٩٤
.. .. : القاموس الجغرافي، القسم الثاني، الجزء الثاني، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٩٤.
٨٠- محمد سمير منير: تاريخ الجيش المصري في عهد محمد علي ١٨٠١-١٨٤٩، وزارة الدفاع، د.ت.
٨١- محمد طلعت حرب: قناة السويس، مطبعة الجريدة، القاهرة، ١٩١٠.
٨٢- محمد عبد العزيز عجمية: دراسات في التطور الاقتصادي في العصور الحديثة، ط٢، الدار القومية للطباعة والنشر، ١٩٦٤.
٨٣- محمد علي الأنسي: قاموس اللغة العثمانية، الدراري اللامعات في منتخبات اللغات، بيروت، ١٣١٨هـ.

٨٤- محمد على الغنت: الشرق والغرب من الحروب الصليبية إلى حرب السويس، جـ١، الدار القومية للطابعة والنشر، القاهرة، د.ت.
٨٥- محمد فؤاد شكري: الحملة الفرنسية وظهور محمد علي، دار المعارف،القاهرة، د.ت.
.. ..: بناء دولة مصر محمد علي، ط١، دار الفكر العربي، القاهرة، ١٩٤٨.
.. .. : نصوص ووثائق في تاريخ مصر الحديث والمعاصر، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، د.ت.
٨٦- محمد فهمى لهيطة: تاريخ مصر الاقتصادي في العصور الحديثة، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، ١٩٤٤.
٨٧- محمد محمود السروجي وآخرون: البحرية المصرية في مائة عام ١٨٦٣-١٩٦٣، جامعة الإسكندرية، مطبعة الأهرام، ١٩٧٣.
٨٨- محمد محمود زيتون: الإدارة المحلية في مصر، دار المعارف، القاهرة، ١٩٦٢.
٨٩- محمد مختار باشا: التوفيقات الإلهامية في مقارنة التواريخ الهجرية بالسنين الإفرنجية والقبطية، تحقيق محمد عمارة، مطبعة المؤسسة العربية للدراسات والنشر، القاهرة، ١٩٨٠.
٩٠- محمود صالح منسي: مشروع قناة السويس بين أتباع سان سيمون وفرديناند دى لسبس، دار الطباعي العربي، القاهرة، ١٩٧١.
٩١- مصطفى الحفناوي: قصة قناة السويس، القاهرة، ١٩٥٦.
.................:قناة السويس ومشكلاتها المعاصرة، جـ١، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، ١٩٥٦.

٩٢- مصطفى حراجي: شهيد درب الحج عبد الله الغريب، مراجعة ياسين محمود، دار كمال للنشر، السويس، د.ت.
٩٣- نسيم مقار: مصر وبناء السودان الحديث، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ١٩٩٣.
٩٤- نعوم بك شقير: تاريخ سيناء القديم والحديث وجغرافيتها، مطبعة المعارف بمصر، القاهرة، ١٩١٦.
٩٥- نيفين مصطفى حسن: رشيد في العصر العثماني، دار الثقافة العلمية، الإسكندرية، ١٩٩٩.
٩٦- هاملتون جب، هارولد براون: المجتمع الإسلامي والغرب، ترجمة أحمد عبد الرحيم مصطفى، جـ٢، القاهرة، ١٩٧١.
٩٧- هنري دودويل: الاتجاه السياسي لمصر في عهد محمد علي مؤسس مصر الحديثة، ترجمة أحمد محمد عبد الخالق، علي أحمد شكري، مكتبة الآداب، القاهرة، د.ت.
٩٨- هيلين آن ريفلين: الاقتصاد والإدارة في مصر في مستهل القرن التاسع عشر، ترجمة أحمد عبد الرحيم مصطفى، مصطفى الحسيني، دار المعارف، القاهرة، ١٩٦٧.
٩٩- ورنر هوفمنيز: رحلة إلى مصر في عهد محمد علي، ترجمة محمد رضا، مطبعة المقتطف والمقطم، القاهرة، ١٩٤٧.
١٠٠ وزارة المواصلات: تاريخ البريد، المطبعة الأميرية، القاهرة، ١٩٣٤.
١٠١ ويستنفلد: جدول السنين الهجرية بلياليها وشهورها بما يوافقها من السنين الميلادية بأيامها وشهورها، ترجمة عبد المنعم ماجد، عبد المحسن رمضان، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، د.ت.

رابعاً : المقالات والبحوث والدوريات

١- أحمد عزت عبد الكريم: البحر الأحمر في العصور الحديثة، مجلة الجيش، مجلد ١٠، (يناير - مارس ١٩٤٨) .

٢- أمال العمري: أضواء على المنشآت التجارية في العصر المملوكى، مجلة كلية الآثار ، جامعة القاهرة، ١٩٧٨.

٣- حنين أغادير: ملاحظات جديدة من تاريخ السكك الحديدية فى عهدها الأول ، مجلة السكة الحديد، ١٩٣٣ .

٤- راضي محمد جودة: المحمل المصري في العصر المملوكي، الملحق الشهري العربي لجريدة أريف، عدد ٨ (٩٢) السنة الثامنة، أغسطس ٢٠٠٥.

٥- زين العابدين شمس الدين نجم: الضرائب وطرق جبايتها في مصر في عهد محمد علي، مجلة كلية الدراسات الانسانية، جامعة الأزهر، العدد ٨، ١٩٩٠.

٦- زين العابدين شمس الدين نجم: النظام القضائي في أقاليم مصر في القرن الـ١٩،مجلة كلية الدراسات الإنسانية ،جامعة الأزهر، عدد ٦، ١٩٨٨.

٧- عبد الرحيم عبد الرحمن عبد الرحيم: المغاربة في مصر في العصر العثماني ١٥١٧- ١٧٩٨، المجلة التاريخية المغربية، العدد١٧، يناير ١٩٨٢.

٨- عبد العظيم رمضان: حركة المد والجزر التاريخية بين طريق السويس ورأس الرجاء الصالح، مجتة السياسة الدولية، العدد ٥٤، أكتوبر ١٩٧٨.

٩- عمر عبد العزيز عمر: الطريق البري ومشروع الخط الحديدي في عهد محمد علي، مجلة مصر الحديثة، ٢٠٠٤.
١٠- محمد صبحي عبد الحكيم: حول تعداد ١٨٨٢، المجلة الجغرافية العربية، العدد ١٤، السنة ١٤، ١٩٨٢.
١١- محمد صبحي عبد الحكيم: سكان مصر خلال القرن التاسع عشر، مجلة دراسات سكانية، العدد ٧، إبريل ١٩٧٤.
١٢- محمد لبيب البويهى، السكة الحديد ، مجلة السكة الحديد، اكتوبر ١٩٥٦
١٣- الوقائع المصرية : أعداد ٤٨، ٦٣، ٦٠٩، ٩١، ١٢٤، ٤٢٤، ٤٢٦، ٤٣٩.

خامساً : الرسائل العلمية

١- السيد إبراهيم الشناوي: جغرافية السياحة في منطقة قناة السويس، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الآداب، جامعة الإسكندرية، ١٩٩٦ .
٢- حامد علي دسوقي: النظام الإداري في مصر في عهد إسماعيل ١٨٦٣- ١٨٧٩، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة القاهرة، ١٩٧٩ .
٣- حسن أحمد يوسف نصار: قبائل البدو في مصر ١٨٤٨ – ١٩٥٢، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الآداب، جامعة عين شمس، ١٩٨٧.

٤- حلمي محروس إسماعيل: دراسات في التاريخ الاجتماعي في مصر خلال النصف الأول من القرن التاسع عشر، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية ألآداب، جامعة القاهرة، ١٩٧٧.

٥- زينب عمر محمود: نشاط مصر التجاري في البحر الأحمر ١٨٠٥-١٨٧٩، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الدراسات الإنسانية، جامعة الأزهر، ١٩٨٩.

٦- سعد قسطندي ملطي: إقليم السويس دراسة إقليمية، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة القاهرة، ١٩٨٨.

٧- سهير جميل: الآثار الإسلامية الباقية بشرق الدلتا، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الآثار، جامعة القاهرة، ١٩٩٤.

٨- عفاف عبد الجليل أحمد: مدينة السويس في النصف الثاني من القرن التاسع عشر، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب بسوهاج، جامعة أسيوط، ١٩٨٤.

٩- محمد الأمين سعيد: سياسة محمد علي في السودان ١٨٢٠-١٨٤٩، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة القاهرة.

١٠- محمد طلعت عيسى: أتباع سان سيمون، رسالة دكتوراه منشورة، كلية الآداب، جامعة القاهرة، ١٩٥٦.

١١- محمد نور عارف: السياسة البريطانية تجاه مصر ١٨٤٠ - ١٨٦٣، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب بالمنيا، جامعة أسيوط،١٩٧٦.

١٢- محمود حلمي مصطفى: سياسة الولايات المتحدة تجاه الباشوية المصرية، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الآداب، جامعة القاهرة، ١٩٦٢.

موسى موسى نصر: دور أهل الذمة في المجتمع المصري في العصر العثماني ١٥١٧ - ١٧٩٨، رسالة دكتوراه غير منشورة، جامعة الإسكندرية، ١٩٨٤.

١٣- ناجي أحمد هلال: مشكلات النمو الحضري في المدينة المصرية، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة الزقازيق، ١٩٨٥.

١٤- نجاة سليمان السيد: سيناء في القرن التاسع عشر، رسالة ماجستير، غير منشورة، كلية الآداب بسوهاج، جامعة أسيوط، ١٩٨٤.

١٥- وفاء عبد المتجلي: مدن القناة في ظل الاحتلال البريطاني ١٨٨٢-١٩١٤، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية البنات، جامعة عين شمس، ١٩٩٨.

سادسا : المراجع الأجنبية

1- Burchardt: Syria and the Holy land, vol.1, London, 1882.

2- Gabriel, Hannotanx: Histoir de la Nntion Egyptiene Tom vl L'Egypte de 1801-1882. Par Charles –Roux, Paris.

3- Charles, Hallberg,: The Suez Canal, its history and Diplomatic importance, London, 1931.

4- Hussien, Husny, Le Canal du Suez et la politi que Egyptienne, Paris, 1923.

5- Marston, Thomas, E: Britains imperial Role in the Red Sea Area 1800-1889, London, 1937.

6- Merrau, Paul: L'Egypte Contemporaine 1840-1857, Paris, 1858.

7- Petherick, J: Egypt, the Soudan and Centeral Africa, London, 1861.

8 Poninet Bey, M.A: L'accroissement De La Population en Egypte, en Bulletin de L'institut Egyptien, 2en serie. No7, Le Caire, 1887.

9- Willson, Arnold, J: The Suez Canal, its past present and future, London, 1939.

المؤلف في سطور:

د. راضي محمد جودة

المؤهــلات العلمية

- ليسانس آداب، قسم التاريخ، كلية الآداب جامعة المنصورة، ١٩٩٨، بتقدير عام جيد.

- ماجستير في التاريخ الحـــديث والمعاصـــر، كليـــة الآداب جامعـــة القاهرة، عام ٢٠٠٥، ممتاز، تحت عنوان (مدينة السويس في النصف الأول من القرن التاسع عشر ١٨٠٥-١٨٤٨).

- دكتوراه في التاريخ الحديث والمعاصر، كلية الآداب جامعة القاهرة، عام ٢٠١٤، بتقدير مرتبة الشرف الأولي، تحت عنوان (دمياط في الفترة من ١٨١٠-١٩٠٦ دراسة تاريخية وثائقية).

الخبرات العلمية والعملية

- باحث بوحدة البحوث والدراسات الوثائقية بدار الوثـــائق القوميـــة، دار الكتب والوثائق القومية - وزارة الثقافة - مـــن بدايـــة عـــام ٢٠٠٦- وحتى الآن.

- عضو مجلس إدارة الجمعية المصرية للدراسات التاريخية.

- عضو بالجمعية الجغرافية المصرية.

- عضو لجنة جرد القصور الرئاسية المشكلة بقرار وزير العدل في شهر يونيو ٢٠١١م.

- سكرتير مجلة الروزنامة الصادرة عن وحدة البحوث والدراسات الوثائقية بدار الوثائق القومية.

الإنتاج العلمى

- أوراق طه حسين ومراسلاته، الجزء الثاني، بالمشاركة، وحدة البحوث والدراسات الوثائقية، دار الكتب والوثائق القومية، القاهرة ٢٠٠٧.

- من وثائق القدس في الأرشيف المصري بالمشاركة، وحدة البحوث والدراسات الوثائقية، دار الكتب والوثائق القومية، ٢٠٠٩م.

- من وثائق الجزائر في الأرشيف المصري، بالمشاركة، الصادر عن وحدة البحوث والدراسات الوثائقية، دار الكتب والوثائق القومية، ٢٠١٢م.

- مصر في قلب المعركة بالمشاركة، الصادر عن وحدة البحوث والدراسات الوثائقية، دار الكتب والوثائق القومية، ٢٠١٣م.

- من وثائق حرب أكتوبر في الأرشيف المصري بالمشاركة، الصادر عن وحدة البحوث والدراسات الوثائقية، دار الكتب والوثائق القومية، ٢٠١٣م.

– حلف بغداد في الوثائق المصرية، ج١، ج٢، بالمشاركة، دار الكتب والوثائق القومية، ٢٠١٥.

– له عدة أبحاث منشورة، بالإضافة إلى المشاركة في المؤتمرات الدولية في المؤسسات الثقافية والجامعات المصرية في اتحاد المؤرخين العرب والجمعية المصرية للدراسات التاريخية ودار الكتب والوثائق القومية، وكلية الآداب جامعة القاهرة، وكلية التربية بجامعة عين شمس وغيرها بجانب كتابة عدة مقالات في الصحف المختلفة.